



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen
palvelutasomäärittely PATA2

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso

Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

Teuvo Leskinen, Niko Setälä ja Tuomo Lapp

26/2011

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja**

ISBN 978-952-257-442-8 (PDF)

ISSN-L 1798-8101

ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkojulkaisuna:

<http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut>

<http://www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer>

Kartat: VTJ/VRK 2/2010 © Karttakeskus lupa nro L4356

Sisällys

Esipuhe	6
1 Tausta.....	8
1.1 Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset Uudenmaan alueella	8
1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen.....	8
2 Lähtökohdat.....	10
2.1 Aiemmat suunnitelmat	10
2.1.1 Esiselvitys palvelutasomäärittelystä	10
2.1.2 Maakuntakaava.....	11
2.1.3 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat	11
2.1.5 Muita joukkoliikennesuunnitelmia	12
2.2 Valtakunnalliset suositukset.....	13
2.3 Kaukoliikenteen palvelutaso.....	13
2.4 Siirtymäajan sopimukset.....	14
2.4.1 Linja-autoliikenne	14
2.4.2 Junaliikenteen sopimukset	15
3 Nykytilan analyysi	16
3.1 Väestö.....	16
3.2 Keskusluokitus ja yhteystarpeet	17
3.2.1 Hangon ja Raaseporin seutu.....	18
3.2.2 Lohja, Karjalohja ja Nummi-Pusula	19
3.2.3 Siuntio ja Inkoo	21
3.2.4 Karkkila ja Vihti	22
3.3 Joukkoliikennejärjestelmä	24
3.3.1 Uudenmaan joukkoliikennejärjestelmä	24
3.3.1 Länsi-Uudenmaan linja-autoliikenne	24
3.3.2 Länsi-Uudenmaan junaliikenne	26
3.3.3 Lippujärjestelmä.....	27
3.3.4 Liityntäpysäköinti.....	28
3.4 Joukkoliikenteen kysyntä.....	29
3.4.1 Työmatkat	29
3.4.2 Opiskelumatkat	31
3.4.3 Matkustajamäärät ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus	33
3.5 Joukkoliikenteen rahoitus.....	34
3.6 Asukaskysely	35
4 Joukkoliikenteen palvelutaso	36
4.1 Palvelutasoluokitus	36
4.2 Nykyinen palvelutaso	37
4.3 Tavoitteellinen palvelutaso ja palvelutasopuutteet.....	37
5 Kehittämistoimenpiteet	42
5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen	42
5.2 Laadulliset palvelutasotekijät	43
5.3 Kustannukset	44
5.3.1 Arviointiperusteet	44
5.3.2 Esimerkkejä kustannusvaikutuksista	44
5.4 Tavoitepalvelutasojen kattavuus	45

6 Liikenteen järjestäminen	47
6.1 Liikenteen järjestämistavat	47
6.2 Liikenteen järjestämisen aikataulu.....	49
Lähteitä.....	50

Liitteet:

1. **Palvelutasoluokat – määrälliset kriteerit**
2. **Palvelutasoluokat – laadulliset kriteerit**
3. **Yhteydet kuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle**
4. - 5. **Kuntakeskusten väliset yhteydet**
6. - 7. **Kyläkeskuksien yhteydet kuntakeskuksiin**
8. **Nykytilanteen palvelutaso – kartta**
9. **Palvelutasotavoitteet 2014–2019 – kartta**

Esipuhe

Tämä työ sisältää Uudenmaan ELY-keskuksen Länsi-Uudenmaan alueen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn, joka perustuu vuonna 2010 laadittuun esiselvitykseen (29/2010).

Toimivaltaisten viranomaisten on joukkoliikennelain mukaan määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Joukkoliikennelaki edellyttää viranomaisten yhteistyötä kuntien ja maakuntaliittojen kanssa, mikä onkin ollut keskeisenä toimintatapana selvityksen laadinnassa. Laajalla yhteistyöllä on pyritty siihen, että tavoitteellinen palvelutaso kuvaa yhteistä tahtotilaa joukkoliikenteessä ja sen pohjalta ELY-keskus voi tehdä päätöksen palvelutasosta alueellaan. Palvelutason määrittely tehdään tässä muodossa ensimmäistä kertaa. Kyse on kuitenkin jatkuvasta liikennejärjestelmätyöhön yhä kiinteämmin liittyvästä prosessista, jossa palvelutason toteutumista tullaan seuraamaan ja päätöstä tarkistetaan määräjain.

Palvelutason määrittely on myös valmistautumista siihen, millä tavoin liikenne järjestetään siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen (2014–2019) jälkeen. Selvitykseen sisältyy kuvaukset eri liikenteen järjestämistavoista, mutta liikenteen järjestämismalliin tulevaisuudessa ei oteta kantaa.

Palvelutasomäärittelyä käytetään liikenteen järjestämisessä palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikennelupia myönnettäessä. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyt palvelevat kuntien joukkoliikenteen rahoituksen suunnittelua, maankäytön suunnittelua sekä lakisääteisten henkilökuljetusten järjestämistä.

Määrittelyprosessin tavoitteena on myös osapuolten sitouttaminen joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason toteuttamiseen. Vuorovaikutteisuus kuntien, maakuntaliittojen ja liikenteenharjoittajien kanssa on siten ollut tärkeä osa prosessia.

Työ on tehty projektiryhmässä, jonka jäseniä ovat olleet:

Salla-Mari Rintala, pj.	Vihti
Raija Ronka-Nieminen	Lohja
Kaj Lindholm	Raasepori
Satu Sarin	Karkkila
Tapio Heinonen	Länsi-Uudenmaan kunnat
Erkki Vähätörmä	Uudenmaan liitto
Juhani Hallenberg	ELY-keskus
Teuvo Leskinen	Sito Oy
Niko Setälä	Sito Oy

Työtä on käsitelty säännöllisesti Länsi-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmässä, johon ovat kuuluneet:

Salla-Mari Rintala	pj, Vihdin kunta
Juhani Hallenberg	Uudenmaan ELY-keskus
Tapio Heinonen	Länsi-Uudenmaan kuntien henkilöliikenne-logistikko
Raija Rönkä-Nieminen	Lohjan kaupunki
Kaj Lindholm	Raaseporin kaupunki
Juha Kuittinen	Hangon kaupunki
Satu Sarin	Karkkilan kaupunki
Matti Kirjavainen	Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab
Miki Koivuhuhta	Linjaliikenne Kivistö Oy
Tommi Tervo	M Tervo Oy
Mikko Saavola	Linja-autoliitto
Ville Lepistö	HSL
Jarmo Riikonen	HSL
Marko Laine	VR

Juha-Pekka Soinola
Erkki Vähätörmä

Matkahuolto
Uudenmaan liitto

Palvelutasomäärittelytyötä on tehty samanaikaisesti kaikilla Uudenmaan ELYn seitsemällä seutulippualueella ja määrittelyt on koordinoitu alueiden kesken siten, että alueiden väliset ja Uudenmaan ELYn rajan ylittävät yhteydet on otettu huomioon. Koko Uudenmaan ELYn tasolla palvelutason määrittelyä on ohjannut ohjausryhmä, jonka jäseniä ovat olleet:

Juhani Hallenberg, pj.	ELY-keskus
Jenni Eskola	Liikennevirasto
Pietari Pentinsaari	Liikennevirasto
Erkki Vähätörmä	Uudenmaanliitto
Tapio Ojanen	Päijät-Hämeen liitto
Ari Heinilä	Linja-autoliitto
Outi Janhunen	HSL
Anita Joenpalo	Forssan joukkoliikennetyöryhmä
Maarit Kaartokallio	Hämeenlinnan joukkoliikennetyöryhmä
Kimmo Kiuru	Riihimäen joukkoliikennetyöryhmä
Salla-Mari Rintala	Länsi-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Juha Oksanen	Keski-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Hanna Linna-Varis	Itä-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä
Mirja Hyvärinta	ELY-keskus
Laura Langer	ELY-keskus
Seppo Nikkanen	ELY-keskus
Satu Hyvärinen	ELY-keskus
Susanna Kaitanen	ELY-keskus
Jarkko Tonttila	ELY-keskus
Heikki Pusa	Hämeen liitto
Lauri Helke	VR
Matti Hoikkanen	Lahden joukkoliikennetyöryhmä
Tarja Laine	ELY-keskus

Konsulttina työssä on toiminut Sito Oy, missä työhön ovat osallistuneet Teuvo Leskinen, Niko Setälä, Tuomo Lapp ja Jussi Jääoja.

1 Tausta

1.1 Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset Uudenmaan alueella

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on ELYn itsensä lisäksi viisi muuta toimivaltaista viranomaista, jotka ovat HSL sekä Hyvinkään, Riihimäen, Lahden ja Hämeenlinnan kaupungit. Nämä määrittelevät toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Alueen laajuuden ja monimuotoisuuden takia Uudenmaan ELY-keskus laati esiselvityksen joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä (29/2010). Tämä määrittelytyö perustuu esiselvitykseen ja koskee Länsi-Uudenmaan seutulippualueutta. Alueeseen kuuluvat Hanko, Inkoo, Karjalohja, Karkkila, Lohja, Nummi-Pusula, Siuntio, Raasepori ja Vihti. Kuvassa on esitetty Uudenmaan ELYn alueen toimivaltaiset viranomaiset, joista HSL ja Hyvinkää rajoittuvat tarkasteltavaan seutulippualueeseen.



Kuva 1. Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueet Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueella

1.2 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen

EU:n palvelusopimusasetus¹ (PSA) ja sen mukainen Suomen uusi joukkoliikennelaki (JLL, 13.11.2009/869) ovat astuneet voimaan 3.12.2009. Niiden myötä Suomen joukkoliikennelainsäädäntö on uudistunut. Jatkossa joukkoliikenne on järjestettävä joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti. PSA:ta on noudatettava, kun toimivaltainen viranomainen järjestää liikenteen markkinaehtoista liikennettä monilukuisempaan, luotettavampaan, korkealaatuisempaan tai edullisempaan. Uudenmaan ELYssä joukkoliikennettä on tuettu esimerkiksi lippujen hintoja alentamalla ja ostoliikenteenä eli liikenne ei ole uuden lain mukaan puhtaasti markkinaehtoista. Lisäksi alueella on ostettua junaliikennettä oikoradalla Lahteen, Lahden ja Riihimäen, Riihimäen ja Tampereen sekä

¹ Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetus 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 3.12.2007

Hanko-Karjaa välillä. Myös HSL:n ostaman junaliikenne Kirkkonummi-Helsinki-Kerava alueella palvelee alueella liikkuvia matkustajia.

Entisen lainsäädännön mukaiset linjaliikenneluvat on pääosin muutettu siirtymäajan sopimuksiksi. Vaikka siirtymäajan sopimuksissa noudatetaan jo palvelusopimusasetusta, ovat sopimukset nimensä mukaisesti voimassa vain lain siirtymäaikana. Sopimukset umpeutuvat vuosien 2014 ja 2019 välillä. Joukkoliikennettä ei voida siirtymäajan jälkeen järjestää samalla tavoin kuin siirtymäajan sopimuksilla.

Toimivaltainen viranomainen päättää, miten joukkoliikenne sen toimivalta-alueella järjestetään siirtymäajan jälkeen. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on uuden joukkoliikennelain mukaan määritettävä toimivalta-alueensa palvelutaso. Palvelutason on oltava sen tasoinen, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen. Palvelutason määrittely ohjaa joukkoliikennepalvelujen järjestämistä alueella (Liikennevirasto 2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn). Palvelutason toteuttamiseen kunnat sitoutuvat käytännössä mm. liikennepalveluja ostaessaan.

2 Lähtökohdat

2.1 Aiemmat suunnitelmat

2.1.1 Esiselvitys palvelutasomäärittelystä

Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta laadittiin vuonna 2010 esiselvitys joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyjen koordinoimisesta Uudenmaan alueella. Uudenmaan ELYn alueella määrittelytyö jaettiin seitsemään osa-alueeseen. Osa-alueiden rajaukset perustuivat muun muassa nykyisiin seutulippualueisiin. Tässä selvityksessä käsiteltävään Länsi-Uudenmaan alueeseen sisältyvät:

- Länsi-Uudenmaan seutulippualueen kunnat Hanko, Raasepori, Inkoo, Lohja, Karjalohja, Siuntio ja Vihti
- seutulippualueen ulkopuolisina kuntina ovat mukana Karkkila ja Nummi-Pusula.

Työn aikana on tarkennettu Länsi-Uudenmaan suunnittelualueen rajausta sopimalla erikseen, kuinka esimerkiksi Vihdin ja Siuntion alueiden palvelutasomäärittely sovitetaan yhteen nykyisen HSL:n alueen ja sen mahdollisten laajenemisalueiden palvelutasomäärittelyn kanssa.

Palvelutason määrittelyn tehtävänä ja tavoitteena on:

- ”Ilmaista yhteinen tahtotila joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista käyttäjätarpeiden ja liikennepoliittisten tavoitteiden lähtökohdista.
- Yhteistyömuotojen kehittäminen eri osapuolten kesken ja yhteistoiminnan vakiinnuttaminen
- Osapuolten sitouttaminen palvelutason toteuttamiseen
- Palvelutasomäärittelyn toteuttamisesta aiheutuvien kustannusten arvioiminen sekä lisäkustannusten arvioiminen, mikäli palvelutasoa halutaan parantaa.”

Määrittelytyön lähtökohtana ovat olleet:

- Joukkoliikenteen nykyinen tarjonta Länsi-Uudenmaan alueella
- Joukkoliikenteen kysyntä, jota on arvioitu erityisesti alueen asukkaiden työmatkojen, koulu- ja opiskelumatkojen sekä asiointimatkojen tarpeista.
- Kuntien ja maakuntaliiton laatimat maankäytön kehittämissuunnitelmat sekä alueen kuntien väestöennusteet
- Kuntien palveluverkon kehittämissuunnitelmat
- Kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten määrä ja kustannukset
- Joukkoliikenteen rahoitusresurssit.

Edellä mainittujen tavoitteiden ja lähtökohtien lisäksi palvelutasomäärittelyssä on otettu huomioon liittyminen muihin alueen joukkoliikennettä koskeviin suunnitelmiin, kuten:

- Valtakunnallisiin joukkoliikenteen palvelutasotavoitteisiin, jotka määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikennevirasto
- Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, josta vastaavat Uudenmaan liitto, ELY-keskus ja HSL
- Kaupunkien, kuntien, maakuntaliiton ja HSL:n laatimat muut joukkoliikenteen linjasto-, palvelutaso- ja kehittämissuunnitelmat.

2.1.2 Maakuntakaava

Länsi-Uudenmaan nykyisen joukkoliikennejärjestelmän palvelutasoon ja sen kehittämiseen liittyviä tavoitteita ja lähtökohtia on käsitelty parhaillaan käynnissä olevassa maakuntakaavan uudistamisessa sekä alueelle vuonna 2005 laaditussa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen päivityksessä vuodelta 2008.

Maakuntakaavan luonnos mahdollistaa sen, että nykyinen Uudenmaan alueen 1,5 miljoonan asukasmäärä kasvaisi 430 000 asukkaalla vuoteen 2035 mennessä eli kasvua olisi lähes 30 %. Vastaavasti nykyinen työpaikkamäärä, noin 750 000 työpaikkaa, kasvaisi noin kolmanneksella vuoteen 2035 mennessä.

Tavoitteena on, että uusi väestönkasvu ohjataan ensisijaisesti hyvien joukkoliikenneyhteysien varaan. Maankäyttöä tiivistetään nykyisten ratojen asemien seuduilla sekä taajamissa hyvien linja-autoliikenneyhteysien varrella. Maakuntakaavassa varaudutaan myös muun muassa uuteen Helsinki-Turku ratayhteyteen. Nyt tehtävän palvelutasomäärittelyn aikajänne on kuitenkin niin lyhyt, että maakuntakaavassa esitetyistä uusista liikenneväylistä vain harvat ehtivät toteutua tänä aikana eli määrittely pohjautuu pääasiassa nykyisellä tie- ja rataverkolla kulkevaan joukkoliikenteeseen.

Taajama-alueiden ulkopuolella kasvua keskitetään suurehkoihin kyliin. Maakuntakaavan merkinnällä osoitetaan ne merkittävät kylät, joihin halutaan ensisijaisesti osoittaa uutta asumista. Maakunnallisesti merkittävien kylien valinnassa on sovellettu seuraavia kriteerejä:

- vähintään 300 asukasta, mutta maakunnan reuna-alueilla, kuten saaristossa, riittää pienempikin asukasmäärä (asukasmäärä noin kahden kilometrin säteellä kylän keskipisteestä)
- kylä on kasvanut viimeisten kolmenkymmenen vuoden aikana ja sillä on edelleen kasvun edellytykset
- kylällä on edullinen sijainti suhteessa liikenneverkkoon sekä taajamiin ja niiden palveluverkkoon (kylä ei kuitenkaan voi sijaita taajaman lievealueella).

Tätä maakuntakaavan tarkistettua kyläluokitusta on käytetty yhtenä lähtökohtana kuntien sisäisten joukkoliikenneyhteysien palvelutasomäärityksessä, kun on arvioitu, miltä alueelta on tarpeen tarjota ja turvata joukkoliikenneyhteydet kuntakeskuksiin.

2.1.3 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Uudenmaan liiton, Uudenmaan tiepiirin, Ratahallintokeskuksen ja alueen kuntien yhteistyönä on laadittu vuonna 2007 julkaistu Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa ovat mukana kaikki suunnittelualueen kunnat sekä Kirkkonummi. Suunnitelmasta on tehty vuonna 2008 julkaistu seurantaraportti, jonka yhteydessä on päivitetty myös suunnitelmaan liittynyt aiesopimus vuosille 2009–2012.

Vihti ja Kirkkonummi kuuluvat lisäksi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) alueeseen.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa lyhyen tähtäimen tavoitteiksi on nostettu joukkoliikenteen järjestämisperiaatteiden selkeyttäminen sekä joukkoliikenteen käytön edistäminen. Toimenpiteissä painottuvat suunnitteluun ja organisointiin liittyvät asiat. Raideliikenteen roolia joukkoliikenteessä halutaan kasvattaa ja tämä edellyttää kuntien toimintojen kehittämistä enemmän rantarataan tukeutuen. Pitkällä tähtäimellä on tavoitteeksi asetettu uusi Espoo-Vihti-Lohja-ratayhteys.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia 2007

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueelle on laadittu liikennestrategia vuonna 2007. Siinä määritellään maakuntien ja liikennealan toimijoiden näkemys liikennejärjestelmän tavoit-

teista ja kehittämistarpeista vuoteen 2015 sekä pidemmällä aikavälillä. Henkilöliikennejärjestelmää koskevinä yleistavoitteina on mainittu mm. seuraavaa:

- Varmistetaan päivittäisen liikkumisen peruspalvelutaso alueella ja alueen ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla turvaamalla toimivat ja esteettömät yhteydet.
- Henkilöliikennejärjestelmää kehitetään siten, että se mahdollistaa sujuvat ja turvalliset matkaketjut työ- ja koulumatkoilla sekä peruspalveluiden saavutettavuuden.
- Turvataan työmatkaliikenteen kilpailutasoiset joukkoliikenneyhteydet tärkeimpien työmatkavirtojen suunnassa sekä mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäminen asiointi- ja vapaa-ajan liikenteessä tärkeimpien keskusten välillä.
- Turvataan pääliikenneväylien liikennöitävyys ja henkilöliikenteen terminaalien saavutettavuus sekä parannetaan seudun merkittäviä poikittaisia pääyhteyksiä.

Lisäksi erikoistavoitteina on mainittu seuraavaa:

- Kaupunkimaisilla alueilla lisätään joukkoliikenteen kilpailukykyä matka-ajan suhteen ja kehitetään kevyen liikenteen olosuhteita erityisesti keskustoissa (hoito, esteettömyys).
- Sekä kaupunkimaisilla alueilla että taajaan asutuilla alueilla erityistavoitteena on kevyen liikenteen yhteyksien ja joukkoliikenteen liityntäpysäköinnin kehittäminen.
- Haja-asutusalueilla parannetaan etenkin alemman tieverkon ja saariston yhteyksiä sekä turvataan joukkoliikenteen peruspalvelutaso. Tuetaan myös uusien julkisen liikenteen hoitomallien (esim. kutsujoukkoliikenne) käyttöönottoa.

Liikennestrategiassa määritetyt toimenpiteet koskevat infrastruktuurin kehittämistä sekä yleisiä joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä tavoitteita. Infrastruktuurin kehittämistoimenpiteitä ovat Rantaradan välityskyvyn parantaminen, Espoo-Vihti-Lohja-radan jatkosuunnittelu sekä liityntäpysäköinnin lisääminen niin bussi- kuin raideliikenteessäkin. Joukkoliikenteen palvelutasoa on strategiassa esitetty parannettavaksi muun muassa lippujärjestelmien yhtenäistämällä, kutsujoukkoliikenteen ja matkojen yhdistelyn kehittämisellä sekä keskeisten yhteysvälien vuorotarjonnan lisäämisellä.

2.1.5 Muita joukkoliikennesuunnitelmia

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvitys 2007

Uudenmaan liitto, Etelä-Suomen lääninhallitus ja alueen kunnat ovat tehneet vuonna 2007 Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelu- ja tavoitetasosta selvityksen, jota on käytetty yhtenä lähtökohtana myös tässä palvelutasomäärittelyssä. Selvityksen suunnittelualue poikkesi tämän määrittelytyön rajauksesta ja alueella on tapahtunut sen jälkeen myös kuntaliitoksia.

Lohjan joukko- ja asiointiliikenteen kehittäminen

Lohja Palveluverkko 2018-selvityksen yhteydessä on käynnistetty selvitys joukko- ja asiointiliikenteen kehittämisestä. Työn tavoitteena on selvittää miten joukkoliikenne ja palveluliikenne pystyisivät vastaamaan muuttuviin kuljetustarpeisiin palveluverkon muutosten myötä.

Nummi-Pusulan pikavuoroyhteydet

Nummi-Pusulassa tehtiin vuonna 2007 Saukkolan pikavuoropysäkin käyttäjille kyselytutkimus, jossa selvitettiin erilaisia joukkoliikenteen käyttöön liittyviä tekijöitä. Lisäksi tutki-

muksessa oli mahdollista antaa yleisiä kommentteja joukkoliikenteen toimivuudesta ja puutteista. Kyselyyn vastanneista valtaosa matkusti Helsinkiin ja yli puolet heistä käytti yhteyttä päivittäin työ- tai koulumatkalla.

Yleisissä kommentteissa Saukkolan nykyisen pikavuoropysäkin säilyttäminen koettiin hyvin tärkeäksi. Suurimpana puutteena nähtiin liityntäyhteyksien puuttuminen tai huono toimivuus sekä pikavuorolipun korkea hinta varsinkin päivittäistä matkustusta ajatellen. Myös yhteyksiä Lohjalle ja Nummelaan sekä liityntäpysäköintipaikkoja kaivattiin lisää.

Lohjan ja Siuntion aseman välisen linja autoyhteyden järjestäminen

Lohjan ja Siuntion asukkaille tehtiin vuonna 2009 kysely mahdollisen liityntäyhteyden järjestämisestä Lohjan ja Siuntion rautatieaseman välille. Kyselyssä selvitettiin kahta reittivaihtoehtoa Lohjalta Virkkalan kautta Siuntioon tai Lohjalta Suitiantietä Siuntioon. Vaihtoehdot saivat suunnilleen yhtä suuren kannatuksen. Yhteyden järjestämisestä piti tärkeänä tai erittäin tärkeänä noin 80 % vastaajista ja yli 80 % vastaajista olisi valmis muuttamaan nykyisen matkustusmuotonsa ehdotettuun liityntäliikenteeseen. Selvityksessä todettiin, että liityntäyhteyden parantaminen edellyttää yhteiskunnan taloudellista tukea.

Siuntion aseman junatarjonnan lisääminen

Ratahallintokeskus teetti vuonna 2009 selvityksen mahdollisuuksista lisätä Siuntion aseman junatarjontaa. Siuntion asukasmäärien ennustetaan kasvavan voimakkaasti erityisesti Siuntion aseman seudulla. Lännentiet-kehityskäytäväselvityksessä arvioidaan, että Rantaradan raideliikenteeseen tukeutuvan niin sanotun Siuntio-Kirkkonummihelminauhan taajamien asukasmäärä kasvaa nykyisestä 35 000 asukkaasta noin 72 000 asukkaaseen vuoteen 2035 mennessä ja alueen työpaikkamäärä kasvaa vastaavasti nykyisestä 9 000:sta noin 23 000 työpaikkaan.

Selvityksessä todetaan, että nykyisellä rataverkolla ja nykyisillä lähijunien aikatauluilla olisi mahdollista järjestää Siuntioon muutamia lisäjunavuoroja jatkamalla Helsingistä Kirkkonummelle kulkevan S-junan reittiä Siuntioon asti ruuhka-ajan ulkopuolella niillä päivä- tai iltatunneilla, kun Y-juna ei kulje. Aamu- ja iltaruuhkan aikaan lisävuorojen järjestäminen Siuntioon matkustajien kannalta järkevillä aikatauluilla on erittäin vaikeaa ja järjestely edellyttäisi lisäraiteen rakentamista Siuntion asemalle.

Pitkällä aikavälillä säännöllisen lähijunatarjonnan lisääminen Siuntioon edellyttää joka tapauksessa joitain toimia ratainfraan suhteen, kuten useampia raiteita Siuntion asemalle, kaksoisraideosuuksia, lisäkohtauspaikan yms. riippuen haluttavasta junatarjonnan tasosta.

2.2 Valtakunnalliset suositukset

Liikennevirasto on laatinut ohjeet palvelutasomäärittelyille, jotta toimivaltaisten viranomaisten määräykset saadaan valtakunnan tasolla vertailukelpoisiksi ja alueiden palvelutasomääräykset noudattavat samoja periaatteita (Liikennevirasto 2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn). Ohjeiden lisäksi Liikennevirasto on laatinut suositukset palvelutasoluokille ja määrittelykriteereille (Liikennevirasto 2011), joita on sovellettu myös tähän määrittelytyöhön.

2.3 Kaukoliikenteen palvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriössä on laadittu selvitykset kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason kehittämistarpeista (21/2011) sekä tavoitteellisesta palvelutasosta (LVM/2011). Niissä on tarkasteltu maakuntakeskusten ja suurten kaupunkiseutujen välisiä yli 100 kilometrin yhteyksiä pääasiassa Helsinkiin ja Helsingistä. Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee kaukoliikenteen palvelutason selvitysten perusteella vuoden 2011

loppuun mennessä liikennejärjestelmätasolla. Kaukoliikenteessä ei siis erotella liikenne-
muotokohtaista tavoitetta.

Kaukoliikenteen liityntäyhteyksien palvelutason määrittely todetaan olevan alueellisten
toimivaltaisten viranomaisten velvoitteena. Uudenmaan ELYn kannalta näillä liityntäyhteyk-
sillä tarkoitetaan Länsi-Uudenmaan alueella lähinnä yhteyksiä pikavuoroliikenteen pysäkeil-
le sekä kaukojuniin Karjaan asemalle.

Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydet hoidetaan pääkaupunkiseudulla HSL-
liikenteellä, mutta maakuntakeskusten ja lentoaseman välillä on paljon myös pikavuorotar-
jontaa. Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelytyössä otetaan kantaa siihen, mitkä ovat
palvelutasotavoitteet lentokenttäyhteyksien osalta.

2.4 Siirtymäajan sopimukset

Toimivaltaiset viranomaiset ovat tehneet liikenteenharjoittajien kanssa siirtymäajan liiken-
nöntisopimukset, jotka korvaavat vanhat linjaliikenneluvat. Siirtymäaikana toimivaltaisten
viranomaisten mahdollisuudet vaikuttaa joukkoliikenteen tarjontaan ovat rajalliset. Linjali-
kennelupien aikaiset oikeudet ja velvollisuudet on tarkoitus pitää siirtymäaikana voimas-
sa. Esimerkiksi uutta liikennettä on vaikea saada aikaiseksi ilman yhteistyötä liikenteen-
harjoittajien kanssa, koska siirtymäaikana liikenteenharjoittajien liikenne on suojattu yksi-
oikeudella. Uusi mahdollinen liikenne ei saa vakavasti ja jatkuvasti haitata siirtymäajan
liikennöintisopimuksen alaista liikennettä.

Siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen jälkeen toimivaltaisilla viranomaisilla on
mahdollisuus järjestää liikenne parhaaksi katsomallaan tavalla joukkoliikennelakia ja
PSA:ta soveltaen.

2.4.1 Linja-autoliikenne

Länsi-Uudenmaan alueelle on tehty 44 siirtymäajan sopimusta, jotka koskevat yhteensä
302 reittiä. Sopimuksista 9 kpl on Varsinais-Suomen ELY-keskuksen hallinnoimia. Sopi-
mukset ja reitit päättyvät vuosina 2014–2019 alla olevan taulukon mukaisesti.

Taulukko 1 Siirtymäajan sopimusten päättyminen Länsi-Uudellamaalla

	2011	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Yht.
Reitit, Länsi-Uusimaa	14	63	14	26	75	67	43	302
Sopimukset, Länsi-Uusimaa	1	8	2	7	8	11	7	44

Vuonna 2014 päättyvistä sopimuksista pääosa on Lohjan-Raaseporin suunnalla ja
Nummi-Pusulaan päättyvillä linjoilla. Mukana on myös Lohjan sisäistä liikennettä, Helsinki-
Kankaanpää-, Helsinki-Niinisalo-, Helsinki-Turku- ja Helsinki-Taalintehdas-pikavuoroja,
Hyvinkäälle, Karkkilaan ja Lopelle päättyviä reittejä sekä yksi Turku-Hanko-reitti.

Vuonna 2015 päättyvät sopimukset sisältävät Lohjan ja Siuntion välistä liikennettä sekä
Helsinki-Turku-pikavuoroja.

Vuonna 2016 päättyvissä sopimuksissa on Nummi-Pusulan ja Lohjan välistä liikennettä,
Lohjan tärkein paikallisliikennereitti, Helsinki-Karkkila- ja Rajamäki-Hyvinkää-välin reittejä
sekä eräitä Hangon-Raaseporin reittejä ja Turku-Tammisaari-, Perniö-Tammisaari-, Helsin-
ki-Turku-, Helsinki-Salo- ja Salo-Virkkala-reittejä.

Vuonna 2017 päättyvissä sopimuksissa on mukana Hangon sisäisiä sekä Raaseporiin
suuntautuvia reittejä, runsaasti reittejä Lohjalla, Vihdissä, Karkkilassa ja Nummi-Pusulassa
sekä näiden välillä sekä yhteyksiä näistä kunnista Helsinkiin samoin kuin Helsinki-

Hämeenlinna-, Helsinki-Loppi-, Helsinki-Läyliäinen-Forssa, Hämeenlinna-Lohja, Helsinki-Somero- ja Saukkola-Somero-reittejä.

Vuonna 2018 päättyvissä sopimuksissa on mukana Raaseporin sisäisiä reittejä sekä yhteyksiä Helsingin ja Hangon suuntiin, Vihdin sisäisiä reittejä, Helsinki-Forssa- ja Helsinki-Karkkila-reittejä sekä valtatie 2 pikavuoroja ja Sammatti-Lahnajärvi-reitti.

Vuonna 2019 päättyvissä sopimuksissa on mukana reittejä Helsingistä Saloon, Suomensjärvelle, Taalintehtaalalle, Lohjalle, Vihtiin, Karkkilaan, Raaseporiin ja Hankoon sekä Raaseporin ja Vihdin sisäisiä yhteyksiä.

2.4.2 Junaliikenteen sopimukset

VR Osakeyhtiöllä on yksinoikeus liikennöidä rataosuuksilla Helsinki-Turku ja Karjaa-Hanko 31.12.2019 asti. Helsingistä Karjaalle ulottuvan lähiliikenteen osalta sopimus on voimassa 31.12.2017 asti, mikä vastaa HSL:n lähiliikenteen sopimuksen voimassaoloaikaa.

Hanko-Karjaa-välin liikenne perustuu LVM:n ja VR:n ostosopimukseen.

Mikäli HSL-alueen junaliikenne avataan kilpailulle vuoden 2017 jälkeen ja siitä saadaan hyviä kokemuksia, on Hanko-Karjaa-liikenneosuus katsottu potentiaalisesti kilpailutettavaksi järkeväksi palvelukokonaisuudeksi VR:n yksinoikeuden päättymisen jälkeen. (LVM 17/2010)

3 Nykytilan analyysi

3.1 Väestö

Länsi-Uudenmaan suunnittelualueen asukasmäärä on noin 135 000 asukasta. Tilastokeskuksen väestöennusteiden mukaan asukasmäärä kasvaisi vuoteen 2020 mennessä noin 14 000 asukkaalla.

Tilastokeskuksen muuttoliikkeen sisältävä ennusteen mukaan suurin asukasmäärän kasvu olisi lähivuosina eli vuoteen 2020 mennessä Vihdissä noin 5100 asukasta ja Lohjalla noin 3500 asukasta.

Tilastokeskuksen arvioima väestönkasvu vaihtelee alueen kunnissa puolesta prosentista lähes kolmeen prosenttiin vuodessa. Hangossa Tilastokeskuksen ennusteen mukaan asukasmäärä laskisi hieman. Kuntien ovat kasvutavoitteet perustuvat yleisesti 1–2 % kasvuun vuodessa. Kuntien omia väestöennusteita ja maankäyttösuunnitelmien mitoitusta kuvataan tarkemmin jäljempänä kuntakohtaisissa esittelyissä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty kuntien väestömäärät vuonna 2010 sekä Tilastokeskuksen esittämä ennuste vuodelle 2020.

Taulukko 2 Länsi-Uudenmaan kuntien väestömäärät sekä väestöennuste vuodelle 2020 (lähde: Tilastokeskus)

	31.12.2010	2020
Hanko	9 462	9 361
Inkoo	5 546	6 731
Karjalohja	1 493	1 682
Karkkila	9 209	9 848
Lohja	39 714	43 249
Nummi-Pusula	6 134	6 406
Raasepori	29 065	30 417
Siuntio	6 104	7 830
Vihti	28 311	33 395
Yhteensä	135 038	148 919

3.2 Keskusluokitus ja yhteystarpeet

Palvelutasomäärittelyä varten on selvitetty alueittain nykyisiä väestömääriä sekä väestön jakautumista kunnittain kuntakeskuksien, muiden suurten taajamien ja maakuntakaavan mukaisten vähintään noin 300 asukkaan kyläkeskusten ja haja-asutusalueiden kesken.

Hyvä joukkoliikenteen palvelutaso pystytään järjestämään kustannustehokkaasti vain taajama-asutuksen alueille. Lisäksi asukastiheys tulisi olla riittävän suuri, jotta joukkoliikennereittien varrella on riittävästi matkustajapotentiaalia. Länsi-Uudenmaan alueella Lohjan ja Hangon kaupunkien asukastiheys on suuruusluokkaa 100 asukasta/neliökilometri ja taajamaväestön osuus yli 90 % eli väestö on niin keskittynyttä, että valtaosalle kuntalaisista voidaan järjestää toimivat joukkoliikenneyhteydet. Muissa kunnissa huomattava osa väestöstä sijoittuu haja-asutusalueille ja käytännössä joukkoliikennepalvelut kattavat vain kuntakeskusten ja tiettyjen taajama-alueiden väestön.

Toimivan joukkoliikennejärjestelmän edellyttämälle väestötiheydelle ei voi määritellä tarkkoja minimiarvoja. Seuraavassa on vertailutietona väestötiheystietoja eräistä Uudenmaan kunnista, joissa on toimiva ja suhteellisen hyvin palveleva joukkoliikennejärjestelmä:

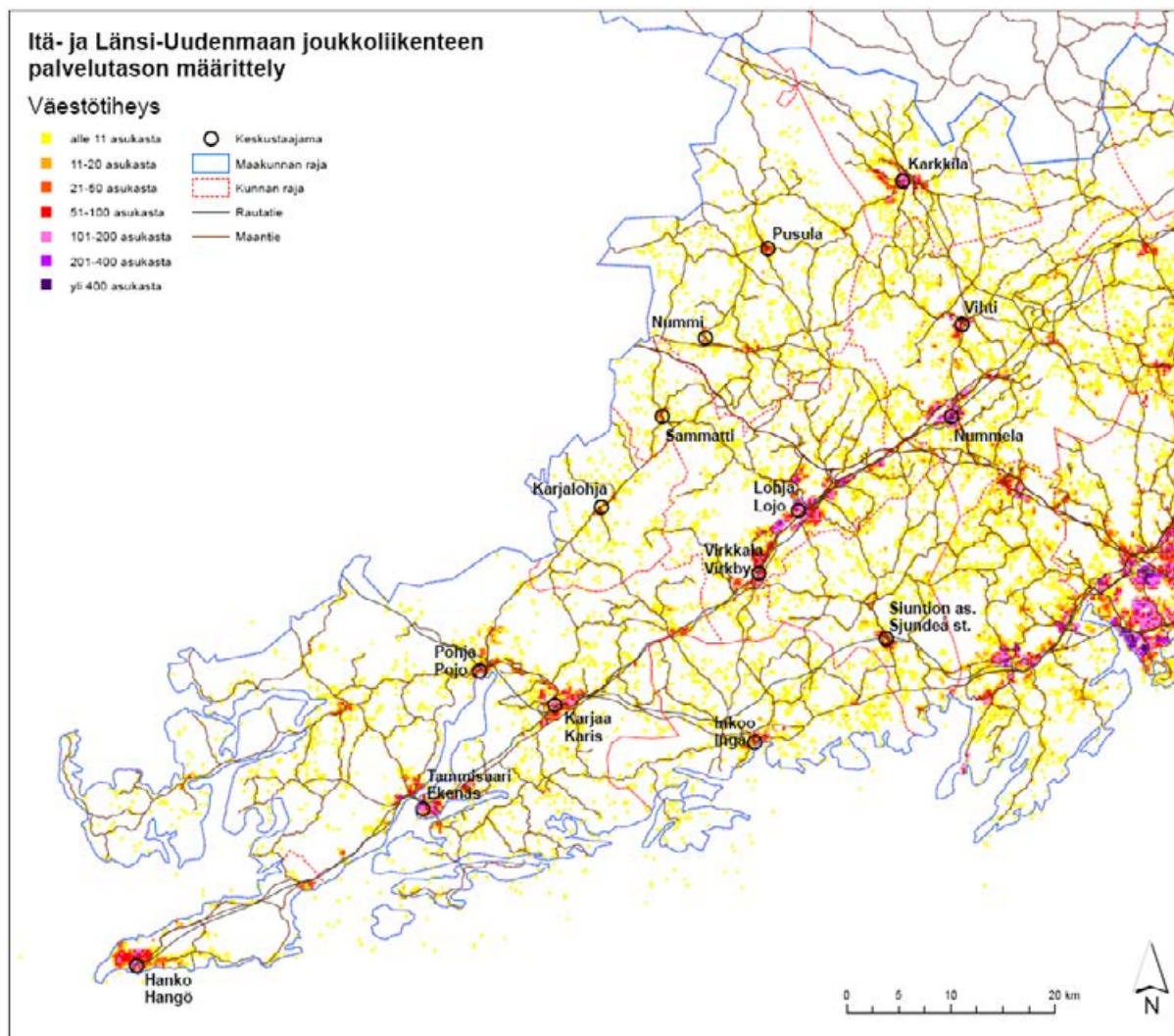
- Espoossa ja Vantaalla asukastiheys on noin 800 asukasta/maakm² ja Helsingissä yli 2700. Taajamaväestön osuus on käytännössä 100 %.
- Raideliikenteeseen tukeutuissa tiiviisti rakennetuissa Keravan ja Järvenpään kaupungeissa asukastiheys on noin 1000 asukasta/maakm² ja taajamaväestön osuus yli 98 %.

Pääkaupunkiseudun kehyskunnissa, joissa on toimiva raide- ja/tai bussiliikenteeseen tukeutuva joukkoliikennejärjestelmä, tyypillinen asukastiheys on noin 100 – 170 asukasta/maakm² ja taajamaväestön osuus vähintään 86 – 93 % (esimerkiksi Kirkkonummi, Nurmijärvi, Tuusula ja Hyvinkää).

Seuraavassa on arvioitu Länsi-Uudenmaan alueelta kunnittain, kuinka suuri osa asutuksesta sijoittuu joukkoliikenteen käytön kannalta edullisesti taajamiin ja tiheään asutuille alueille. Samoin on arvioitu, mitkä ovat ne suurimmat kyläkeskukset, joista tarvitaan joukkoliikenneyhteydet kuntakeskuksiin.

Suunnittelualueen laajuuden takia keskusluokitusta, väestöä ja palvelujen sijoittumista on tarkasteltu liikenteellisinä kokonaisuuksina seuraavalla osa-aluejaolla:

- Valtatien 25 ja Hyvinkää-Hanko radan yhteyksiin tukeutuva Hangon ja Raaseporin seutu
- Valtateiden 1 ja 25 yhteyksiin tukeutuvat Lohja, Karjalohja ja Nummi-Pusula
- Rantaradan varteen sijoittuvat Siuntio ja Inkoo
- Valtatien 2 yhteyksiin tukeutuvat Karkkila ja Vihti



Kuva 2 Väestötiheys Länsi-Uudenmaan alueella

3.2.1 Hangon ja Raaseporin seutu

Hanko

Hangon väestö keskittyy kuntakeskukseen Hangon keskusta, missä on noin 9000 asukasta. Valtatien 25 ja Hyvinkää-Hanko radan varressa sijaitsee Lappohjan kaavoitettu taajama, missä on noin 600 asukasta. Hangossa väestötiheys (82 henkilöä/maakm²) ja taajamaväestön osuus (97 %) ovat suurimpia koko Länsi-Uudellamaalla. Haja-asutuksen osuus väestöstä on erittäin pieni. Hangon väestömäärä on viime vuosina ollut lievässä laskussa, mutta kunnan tavoitteena on kääntää se nousuun.

Maakuntakaavassa on kyläkeskukseksi merkitty taajamien ulkopuolelta Tvärminnen kylä, mutta kylän alueella on vain noin 50 asukasta. Myös Täktom oli aiemmin maakuntakaavassa kyläkeskukseksi, mutta se voidaan nyt lukea keskustaajaman reuna-alueeksi.

Hangon keskustassa on suomen- että ruotsinkielisiä ala-asteen kouluja, yläasteen koulut sekä lukiot. Keskustaajaman ulkopuolella on suomen- ja ruotsinkielinen ala-asteen koulu Lappohjassa sekä ruotsinkielinen ala-aste Täktomissa.

Terveyskeskus sijaitsee Hangon keskustassa ja myös Lappohjassa on terveysasema. Erikoissairaanhoidon palvelut ovat mm. Länsi-Uudenmaan sairaalassa Tammisaarella. Joukkoliikenteen kannalta merkittävä työpaikkakeskittymä on Koverharin terästehdas lähellä Lappohjaa.

Hangossa kaupungin sisäisille joukkoliikenneyhteyksille on tarvetta lähinnä Lappohjan kylän ja kaupungin keskustan välillä.

Raasepori

Raaseporissa on noin 29 000 asukasta, mutta vanhojen kuntarajojen mukaisesti asutus jakautuu useampiin kuntakeskuksiin ja taajamiin. Taajamaväestön osuus on 77 % eli taajamien ulkopuolella haja-asutusalueilla asuu noin 6000 henkilöä. Kaupunki on pinta-alaltaan hyvin laaja ja väestötiheys on vain noin 25 henkilöä/maakm², joka on Länsi-Uudenmaan pienimpiä. Väestönkasvun arvioidaan olevan noin 0,5 % vuodessa.

Suurimmissa keskuksissa Tammisaaren keskustassa on noin 9 000 asukasta ja Karjaan keskustassa noin 8000 asukasta. Asukasmäärältään merkittäviä taajamia tai kyläkeskuksia ovat lisäksi:

- | | |
|------------------------|------------------|
| • Pohjan keskusta | n. 1900 asukasta |
| • Langansbölen taajama | n. 1000 asukasta |
| • Tenhola | n. 1000 asukasta |
| • Mustio | n. 700 asukasta |
| • Bromarv | n. 300 asukasta |
| • Fiskari | n. 500 asukasta. |

Maakuntakaavassa on kyläkeskukseksi merkitty taajamien ulkopuolelta mm. Anskun ja Backgrändin kylät. Vanhassa maakuntakaavassa kylinä olivat lisäksi mm. Prästkulla, Sommarö, Box, Sandnäsudd, Vättlax ja Grundsjö. Kaikissa näissä kylissä on vain noin 100 – 120 asukasta ja eräissä vielä vähemmän, joten niiden kulkuyhteyksille ei ole määritelty erikseen palvelutasotavoitteita. Kylien yhteyksiä on tarkasteltu paikoin osana laajempaa reittikokonaisuutta, esimerkiksi Anskun yhteyksiä Fiskarin taajaman yhteydessä.

Kylien ja taajamien asukasmääriä on arvioitu paikkatietoaineistoista kahden kilometrin säteellä kyläkeskuksesta eli edellä esitetyt asukasmäärät eivät välttämättä vastaa kylien tarkkojen rajojen mukaisia asukasmääriä.

Raaseporissa kaupungin sisäisille joukkoliikenneyhteyksille on tarvetta lähinnä seuraavilla yhteysväleillä:

- kuntakeskusten välillä Tammisaari-Karjaa, Pohja-Karjaa ja Pohja-Tammisaari
- Fiskarin ja Anskun kylistä Pohjan keskustaan / Karjaalle
- Bromarvin ja Tenholan taajamista Tammisaareen
- Langansbölen taajamasta Tammisaareen
- Mustion taajamasta Karjaalle.

3.2.2 Lohja, Karjalohja ja Nummi-Pusula

Lohja

Lohjan kaupungissa on nyt noin 39 700 asukasta, joista yli 33 000 asuu taajamaosayleiskaavan kattavalla alueella. Lohjan asukastiheys on Länsi-Uudenmaan kunnista suurin, 113 henkilöä/maakm². Taajamaväestön osuus on 89 % eli taajamien ulkopuolella haja-asutusalueilla on runsaat 4000 asukasta.

Lohjan taajamarakennetta, väestöä ja kehitysennusteita on kuvattu seuraavassa käytäen vireillä olevan taajamaosayleiskaavan mukaista aluejakoa neljään päätaajamaan sekä niiden ulkopuolelle jääviin maakuntakaavan luonnoksessa esitettyihin kyliin.

Taajamaosayleiskaavan luonnoksessa tavoitellaan noin 1,5 % vuosittaista asukasmäärän kasvua, joka tarkoittaa vuoden 2030 väestöennusteena taajamaosayleiskaavan alueella noin 49 000 asukasta.

Keskustaajama

Keskustaajaman muodostavat Lohjan keskusta sekä sitä ympäröivät Ojamon, Gunnarlan, Gruotilan, Moisio ja Hiidensalmen alueet. Keskustaajaman alueelle sijoittuu 17 000 asukasta. Vuoden 2030 väestöennuste on 21 900 asukasta.

Lohjan keskustaajamaan sijoittuu useita kohteita, joihin tehdään paljon joukkoliikennematkoja myös muista kunnista: terveyskeskus, viisi koulua ja kuusi ammatillista oppilaitosta.

Etelätaajama

Etelätaajamaan kuuluvat mm. Virkkala, Maksjoki, Kukkumäki ja Kirkniemi. Etelätaajaman alueella on nyt noin 6 900 asukasta. Vuoden 2030 väestöennuste on 8 300 asukasta.

Tynninharjun terveysasema sijaitsee keskus- ja etelätaajamien välimaastossa. Etelätaajamassa on neljä koulua ja ruotsinkielinen lukio, johon tehdään opiskelumatkoja myös naapurikunnista.

Pohjoistaajama

Pohjoistaajamaan kuuluvat mm. Lohjan asema, Lempola, Ventelä, Perttilä, Muijala ja Nummenkylä. Alueella on 6 400 asukasta. Vuoden 2030 asukasennuste on 13 700 asukasta. Osayleiskaavassa esitetty varautuminen Pohjoistaajaman voimakkaaseen kasvuun perustuu maankäytön kasvuun ja tiivistymiseen suunnitellun Länsiradan asemien ympäristössä. Pohjoistaajaman alueella on yhteensä viisi koulua.

Länsitaajama

Länsitaajamaan kuuluvat Roution ja Paloniemen alueet. Alueella on nyt 2 600 asukasta ja vuoden 2030 väestöennuste on 5 000 asukasta.

Muut taajamat ja kylät

Taajamaosayleiskaavan alueen ulkopuolella suurin kaavoitettu taajama on Sammatin kirkonkylä, missä on noin 700 asukasta.

Maakuntakaavan luonnoksessa on kyläkeskukseksi merkitty taajamien ulkopuolelta seuraavat kylät:

- Lieviö n. 650 asukasta
- Lehmijärvi n. 400 asukasta
- Pulli n. 370 asukasta
- Röylä n. 280 asukasta
- Karstu n. 260 asukasta
- Lohjansaari n. 130 asukasta

Kylistä kaikissa muissa paitsi Lieviössä on koulu. Entisen Sammatin kunnan alueella on koulut keskustaajamassa ja Lohilammella. Lisäksi Niemen kylässä on ammatillinen oppilaitos.

Lohjalla kaupungin sisäisille joukkoliikennelähteille on tarvetta erityisesti seuraavilla yhteysväleillä:

- taajamakeskusten välillä Virkkala-Lohja, Muijala-Lohjan asema-Lohja sekä Routio-Lohja
- Sammatin taajamasta ja Karstun kylästä Lohjalle
- Lieviön, Lehmijärven ja Pullin kylistä Lohjalle
- Lohjansaaren kylästä ja Kirkniemen taajamasta Virkkalaan/Lohjalle

Karjalohja

Karjalohjan kunta on liittymässä Lohjan kaupunkiin vuoden 2013 alusta. Kunnassa on noin 1 500 asukasta, joista noin 700 asuu keskustaajamassa kirkonkylässä. Taajamaväestön osuus on 46 % eli noin 800 henkilöä asuu haja-asutusalueilla.

Uudessa maakuntakaavaluonnoksessa ei ole muita kyläkeskuksia Karjalohjan alueella. Aiemmin maakuntakaavassa olivat kylinä Särkiä (n. 180 asukasta) ja Härjänvatsa (n. 140 asukasta). Kylät ovat asukasmäärältään niin pieniä, että niiden kulkuyhteyksille ei ole määriteltä erikseen palvelutasotavoitteita. Kylien yhteyksiä on kuitenkin tarkasteltu osana laajempaa reittikokonaisuutta Särkiä–Karjalohja–Härjänvatsa–Sammatti–Lohja.

Karjalohjalla on terveyskeskus keskustaajamassa sekä peruskoulu Lohjantaipaleella. Karjalohjalla kunnan alueella suurin yhteystarve on Karjalohjan keskustasta Lohjalle. Lohjan yhteys palvelee tarvittaessa myös kunnan sisäisiä yhteyksiä.

Nummi-Pusula

Nummi-Pusulassa on noin 6 100 asukasta. Asutusta keskittyy Saukkolan taajamaan (n. 1000 asukasta) sekä vanhoihin kuntakeskuksiin Nummelle (n. 600 asukasta) ja Pusulaan (n. 900 asukasta). Taajamaväestön osuus on vain runsaat 40 % ja noin 3 500 henkilöä asuu haja-asutusalueilla. Nummi-Pusulassa järjestettiin syksyllä 2011 neuvoa antava kansanäänestys kuntaliitoksesta Lohjan kanssa.

Uudessa maakuntakaavaluonnoksessa on kyläkeskuksiksi luokiteltu Koisjärvi (n. 290 asukasta) ja Ikkala (n. 380 asukasta).

Aiemmin maakuntakaavassa olivat kylinä lisäksi Hyrsylä (n. 240 asukasta), Loukku (n. 80 asukasta), Tavola (n. 190 asukasta), Marttila (n. 170 asukasta), Hyönölä (n. 190 asukasta), Leppäkorpi (n. 140 asukasta) ja Järvenpää (n. 80 asukasta).

Pusulan taajamassa on terveyskeskus sekä peruskoulu. Nummen taajamassa on terveyskeskus, kaksi peruskoulua ja lukio. Kouluja on lisäksi Hyrsylässä ja Ikkalassa. Nummi-Pusulan alueella tärkeimmät sisäiset yhteystarpeet ovat kuntakeskusten Nummen ja Pusulan sekä Saukkolan taajaman välillä.

Palvelutasotavoitteita on tarkasteltu Koisjärven, Ikkalan, Marttilan ja Hyönölän kylien osalta ja eräistä muistakin kylistä osana laajempaa reittikokonaisuutta:

- Koisjärven kyläkeskuksen yhteydet osana Pusula–Nummela–Helsinki-yhteyksiä
- Ikkalan yhteydet osana Pusula–Karkkila-yhteyksiä
- Nummelta ja Saukkolasta Lohjalle kulkevat yhteydet palvelevat myös mm. Tavalan kylää
- Pusulasta Nummelle osana Pusula–Nummela–Helsinki-yhteyksiä.

3.2.3 Siuntio ja Inkoo

Siuntio

Siuntiossa on noin 6 100 asukasta. Kunnan tavoitteena on noin 2 % kasvu ja kasvun on suunniteltu keskittyvän suurelta osin Siuntion aseman ympäristöön. Siuntion aseman lisäksi yhteyksiä on tarkasteltu Siuntion kirkonkylästä sekä Lappersin, Raivion, Kelan ja Störsvikin kylistä/taajamista.

Siuntion asukkaiden yhteystarpeisiin tulee tulevaisuudessa vaikuttamaan mahdollinen kuntaliitos. Tätä määrittelyä tehtäessä ei ollut vielä ratkennut, onko tulevaisuuden kunta-keskus mahdollisesti Lohjalla tai esimerkiksi Kikkonummella.

Inkoo

Inkoossa on noin 5 500 asukasta ja kunnan tavoitteena on alle kahden prosentin vuosittainen väestön kasvu.

Kunnanvaltuuston keväällä 2011 hyväksymän maankäytön strategian mukaan taajama-alueita ovat keskusta ja Degerby. Kyliä ovat Inkoon aseman seutu, Tähtelä, Päivölä ja Bärosund. Merkittävimmät asuinalueiden laajennukset ja taajamarakenteen kasvusuunnat ovat Haga ja Dal-Smeds.

Liikennejärjestelmän osalta kunnan strategiassa on esitetty seuraavia tavoitteita:

- Painotetaan väestönkasvun ja työpaikkojen kehittämistä kirkonkylän ja asemanseudun muodostamalle alueelle sekä kyliin pääliikenneyhteyksien varteen
- Kehitetään linja-autoliikennettä palvelemaan yhteyksiä pääkaupunkiseudulle, Lohjan suuntaan ja itä-länsiakselille sekä myös kunnan sisäisiä yhteyksiä mm. keskustan, asemanseudun ja Syväsataman välillä.
- Varaudutaan kaavoituksessa ja lupaharkinnassa kahteen myöhemmän tulevaisuuden raideliikennetaajamaan Tähtelän ja Päivölän alueilla.
- Edistetään rantaradan rakentamista kaksiraiteiseksi
- Varaudutaan rantaradan rakentamiseen kaksiraiteiseksi sekä pistoraitteen rakentamiseen Inkoon satamasta Rantaradalle.

3.2.4 Karkkila ja Vihti

Karkkila

Karkkilassa on noin 9200 asukasta. Väestö ja palvelut keskittyvät keskustaajamaan. Keskustaajaama ulkopuolelta on yhteyksiä tarkasteltu vain Haaviston kylästä, jossa on noin sata asukasta.

Vihti

Vihdin kunnan asukasmäärä oli vuoden 2010 alussa noin 28 300 asukasta. Keskustaajamaan Nummelaan keskittyy väestöstä 45 % eli noin 12 500 asukasta. Vihdin kirkonkylän taajamassa on noin 3700 asukasta.

Terveyskeskukset sijaitsevat kirkonkylässä ja Nummelassa. Lukio sijaitsee Nummelassa.

Vihdin kunnan strategian 2009–12 mukaan väestömäärän kasvutavoite on noin 2 % vuodessa. Asukasmäärätavoite 2014 on 30 700 asukasta ja vuonna 2019 33 900 asukasta.

Kahden keskustaajaman lisäksi Vihdin alueella on taulukossa 3 esitetyt 12 taajamaa tai kylää, joiden yhteyksiä tässä on tarkasteltu. Suurin näistä on Ojakkalan taajama, missä on noin 1300 asukasta. Muiden taajamien ja kylien asukasmäärät ovat noin 300–800 asukasta. Kylien ja taajamien asukasmääriä on arvioitu paikkatietoaineistoista kahden kilometrin säteellä kyläkeskuksesta eli taulukon asukasmäärä ei vastaa kylien tarkkojen rajojen mukaisia asukasmääriä.

	Kunta- keskus	Taajama	Kylä	Väestö (2 km säteellä)
Nummela	x			12 320
Vihdin kk	x			3 748
Ojakkala		x		1 349
Otalampi		x		763
Huhmari			x	598
Tervalampi			x	392
Olkkala			x	401
Haimoo			x	471
Vihtijärvi			x	288
Selki			x	265
Oinasjoki			x	561
Jokikunta			x	292
Vanjärvi			x	269
Hiidenranta				

Taulukko 3 Vihdin kuntakeskukset, asuintaajamat sekä kylät, joiden joukkoliikenneyhteyksien palvelutasoa on arvioitu

3.3 Joukkoliikennejärjestelmä

3.3.1 Uudenmaan joukkoliikennejärjestelmä

Uudenmaan ELY-alueen joukkoliikennejärjestelmä muodostuu seuraavasta tarjonnasta:

Bussiliikenne:

- Aluetta palveleva pikavuoroliikenne perustuu ELYjen siirtymääjan sopimukseen
- Vakiovuoroliikennettä järjestävät ELY ja kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset siirtymääjan sopimuksin ja ostoin sekä muut kunnat ostoin
- Paikallisliikennettä järjestävät ELY, kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset siirtymääjan sopimuksin, käyttöoikeussopimuksin ja ostoin sekä muut kunnat ostoin
- Palveluliikennettä järjestävät kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset ja muut kunnat ostoin.

Raideliikenne:

- Aluetta palveleva kaukoliikenne perustuu LVM:n sopimukseen
- Lähiliikennettä ostavat LVM ja HSL.

Lisäksi kunnat ostavat avointa joukkoliikennettä pääasiassa sisäisille yhteyksilleen sekä järjestävät lakisääteisiä kuljetuksia koulumatkoille sekä sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksiin. Pieni osa näistä kuljetuksista on avointa joukkoliikennettä, joilla voivat liikkua myös muut matkustajaryhmät.

Liityntäpysäköintiä on järjestetty rautatieasemille ja merkittävien linja-autopysäkkien yhteyteen. HSL ja Uudenmaan liitto tiedottavat nettisivuillaan liityntäpysäköintimahdollisuuksista.

3.3.1 Länsi-Uudenmaan linja-autoliikenne

Hanko

Hangon linja-autoliikenne perustuu Hangosta Tammisaareen, Pohjaan ja Karjaalle ja edelleen Lohjalle ja Helsinkiin kulkeviin vakiovuoroihin. Lisäksi Helsingin suuntaan kulkee muutamia päivittäisiä pikavuoroja. Osa Hanko-Karjaa-bussivuoroista toimii myös juna-busseina ja kulkee rautatieasemien kautta. Näiden aikataulut on sovitettu vaihtoyhteyksiin mm. Helsingin suunnan juniin Karjaan asemalla.

Hangon sisäistä liikennettä liikennöidään keskustan, Lappohjan ja Koverharin välillä. Lappohjasta/Koverharista on yhteyksiä myös Tammisaareen.

Raasepori

Raaseporin linja-autoliikenne perustuu Hangosta Tammisaareen, Pohjaan ja Karjaalle ja edelleen Lohjalle ja Helsinkiin kulkeviin vakiovuoroihin. Lisäksi Helsingin suuntaan kulkee muutamia päivittäisiä pikavuoroja ja Salon suuntaan muutama vakiovuoro. Raaseporin aluetta palvelevat myös edellämainitut Hanko-Karjaa välillä liikennöivät junabussit.

Inkoo

Inkoossa linja-autoliikenne perustuu kantatietä 51 Helsingin ja Karjaan välillä kulkeviin vakio- ja pikavuoroihin. Lisäksi Inkoosta kulkee muutamia vakiovuoroja Virkkalan ja Lohjan suuntaan.

Karjalohja

Karjalohjan linja-autoliikenne perustuu täysin Lohja–Sammatti–Karjalohja-vakiovuoroihin.

Karkkila

Karkkilaa palvelevat Helsingistä saapuvat vakiovuorot, jotka kulkevat pääasiassa Nummelan ja Vihdin kautta. Tätä liikennettä täydentävät valtatie 2 Helsingistä Poriin ja Raumalle kulkevat pikavuorot, jotka käyvät Karkkilan linja-autoasemalla.

Lohja

Pääosan Lohjan joukkoliikenteestä muodostavat Virkkala-Lohja-Helsinki-reitin vuorot. Pääkaupunkiseudulle suuntautuva lähiliikenne muodostaa yhdessä muun seudullisen sekä paikallisliikenteen kanssa toisiinsa lomittuvan ja toisiaan täydentävän vuorotarjonnan. Lohjan väestöstä noin 80 % asuu alle yhden kilometrin päässä lähimmästä linja-autopysäkestä.

Lohjalta etelään suuntautuva seudullinen liikenne kulkee Karjaalle, Siuntioon, Inkooseen, Tammisaareen ja Hankoon. Länsi-Lohjan suunnassa liikenne nojautuu pääosin Lohja-Sammatti-Karjalohja -liikenteeseen. Pohjoissuunnassa vuoroja liikennöidään myös Vihtiin/Nummelaan, Saukkolaan ja muutama yhteys on myös Karkkilaan asti.

Paikallisliikenteen vuoroja on vähän. Tärkein paikallisliikennereitti on Kirkniemi-Virkkala-Lohja/Nummeltausta-Lohja as-Perttilä/Hakulintie-Muijala, joka on pitkälti päällekkäinen lähiliikenteen vuorojen kanssa. Lohjan keskustasta etelään paikallisliikenne käyttää Vappulantietä ja osin Maksjoentietä. Reitillä Lohja-Routio-Paloniemi-Kanneljärven opisto liikennöidään muutamia vuoropareja. Lähiliikennevuorot Helsinki-Lohja-Virkkala ja Lohja-Karjalohja hoitavat pääosan paikallisliikennetarpeista.

Linja-autovuorojen lisäksi matkustamista tukee kaupungin järjestämänä palvelu- ja asiointiliikenne, joka on joukkoliikennettä täydentävää kaikille avointa liikennettä. Reitit kiertävät tärkeimpien palvelupisteiden (sairaala, terveysasemat, palvelutalot, kirjastot, posti ym. julkiset ja kaupalliset toimipisteet). Palveluliikenne ulottuu myös eräisiin haja-asutusalueen kyliin, kuten Lieviölle.

Nummi-Pusula

Nummi-Pusulan joukkoliikenne muodostuu vakiovuoroista Pusulasta ja Nummelta Saukkolan kautta Lohjalle, Nummelaan ja Helsinkiin. Lisäksi tärkeä yhteys on Helsinki-Turkupikavuoroliikenne, josta osa kulkee maantietä 110 pitkin Saukkolan kautta. Myös muutamille moottoritietä kulkeville Helsinki-Salo-Turku pikavuoroille on liityntäyhteys.

Siuntio

Siuntion aseman ja kirkonkylän linja-autoliikenne perustuu pääosin Siuntio-Virkkala ja Siuntio-Lohjan välillä liikennöitäviin vakiovuoroihin sekä muutamiin Helsinkiin kulkeviin vakiovuoroihin. Kunnan eteläosan läpi kulkevat myös kantatietä 51 käyttävät Inkoon suunnan vakiovuorot.

Vihti

Vihdin joukkoliikenteen rungon muodostaa Helsinki-Nummela-vakiovuoroliikenne. Suuri osa vuoroista jatkaa Nummelasta Vihdin (ja edelleen Karkkilan) tai Lohjan (ja edelleen Karjaan) suuntaan, osa vuoroista myös Somerolle ja Pusulaan.

Lisäksi vakiovuoroliikennettä on reitillä Lohja-Nummela-Vihti-Karkkila ja sen eri osuuksilla. Kyläkeskusten yhteydet Nummelaan ja Vihdin kirkonkylään ovat pääasiassa koulukyytejä varten. Vihdistä maantietä 120 Helsinkiin Otalammen kautta kulkee muutamia vuoroja arkipäivisin.

Täydentävänä liikenteenä ovat Helsingistä Poriin ja Raumalle kulkevat valtatie 2 pika-vuorot, joilla on pysäkit Nummelan ja Vihdin tienhaaroissa.

Vihdin kunta järjestää kaikille kuntalaisille tarkoitettua palveluliikennettä kahdella pienoislinja-autolla. Toinen auto liikennöi kirkonkylästä lähtien ja toinen Nummelasta lähtien. Lisäksi yksi auto liikennöi Vihtijärveltä Läyliäisiin ja kirkonkylälle.

3.3.2 Länsi-Uudenmaan junaliikenne

Länsi-Uudenmaan rataverkon muodostavat Helsingin ja Turun välinen rantarata sekä Hyvinkää-Hanko-rata. Rantarata on sähköistetty ja pääosin yksiraiteinen, kaksoisraide ulottuu tällä hetkellä Helsingistä Kirkkonummelle saakka. Radalla on pääasiassa henkilöliikennettä, tavarajunaliikennettä on vain satunnaisesti. Hyvinkää-Hanko-rata on sähköistämätön yksiraiteinen rata, jossa on henkilöliikennettä ainoastaan Hanko-Karjaa-välillä. Rata on tärkeä tavaraliikenteen yhteys muun muassa Hangon satamaan ja tarve sen sähköistämiseen on ollut esillä.

Pääkaupunkiseudun taajamajunaliikenne ulottuu rantaradalla Karjaalle saakka, jonne liikennöivät Y-juna sekä sunnuntaisin Karjaalta Helsinkiin liikennöivä L-juna. Karjaan ja Kirkkonummen välillä taajamajunan asemat ovat Inkoossa ja Siuntiossa. Taajamajuna Y liikennöi nykyisin arkisin kuudesti päivässä suuntaansa. Sen matkustajamäärät ovat viime vuosina olleet Karjaalla noin 250 matkustajaa vuorokaudessa, Inkoossa noin 60 ja Siuntiossa noin 370. Valtaosa junamatkoista suuntautuu pääkaupunkiseudulle, vastakkaiseen suuntaan kulkevia on noin kymmenesosa kaikista matkustajista. Varsinkin Siuntion junatarjonnalle on ollut lisäämispaineita, koska junamatkustuksen suosio on ollut kasvussa ja sen arvioidaan lisääntyvän myös tulevaisuudessa.

Hangon ja Karjaan välillä liikennöi seitsemän kertaa päivässä kiskobussi, jonka ensisijainen tarkoitus on toimia syöttöliikenneyhteytenä Karjaan kaukojuniin. Sen väliasemat ovat Santala, Lappohja, Skogby, Tammisaari ja Dragsvik. Hangossa on kaupungin varsinaisen aseman lisäksi Hanko-Pohjoisen seisake. Junayhteyttä täydentävät kyseisellä välillä liikennöivät junabussit. Hangon taajamajunaliikenne on ollut alijäämäistä, liikenne- ja viestintäministeriö ostaa liikennettä vuosittain noin miljoonalla eurolla. Radan matkustajamäärä on viime vuosina ollut noin 120 000 matkustajaa vuodessa.

Hanko

Hangossa on neljä rautatieasemaa. Keskustan aseman lisäksi muita asemia ovat Hanko-Pohjoinen, Santala ja Lappohja. Hangosta on yhteys Karjaalle ja Karjaalta edelleen vaihdolliset yhteydet Turun ja Helsingin suuntiin.

Inkoo

Inkoon asema sijaitsee noin kuuden kilometrin päässä kuntakeskuksesta. Kuntakeskukseen ja rautatieaseman välillä ei ole joukkoliikenneyhteyksiä. Aseman sijainti suhteessa kuntakeskukseen on epäedullinen koska suurin osa matkoista suuntautuu pääkaupunkiseudulle. Aikaisemmin Inkoon kuntakeskuksesta oli liityntäyhteys rautatieasemalle, mutta vuorolle ei enää ole tarvetta koska tilalla on korvaava linja-autovuoro. Mikäli jatkossa on tarvetta järjestää liityntäyhteyksiä Inkoosta junavuoroille, tulisi niiden suuntautua Inkoon aseman sijasta esimerkiksi Kirkkonummelle, josta on myös parempi junatarjonta.

Raasepori

Karjaan asema sijaitsee keskustassa. Asemalta on junayhteys Turun, Hangon ja Helsingin suuntiin. Tammisaarella on rautatieasemat keskustassa sekä Dragsvikissä ja Skogbyssä.

3.3.3 Lippujärjestelmä

Uudenmaan joukkoliikenteessä on käytössä kolme eri lippujärjestelmää:

- Matkahuollon lippujärjestelmä linja-autoliikenteessä
- VR:n lähiliikenteen vyöhykelippujärjestelmä ja matkan pituuteen perustuva lippujärjestelmä muussa junaliikenteessä
- HSL:n seutulippujärjestelmä.

Lippujärjestelmät eivät ole keskenään yhteensopivia lukuun ottamatta pääkaupunkiseudun ns. U-liikennettä, jossa on sovittu HSL-lippujen kelpoisuudesta ELYn sopimusliikenteessä. Tarkastellulla alueella on oma edullinen kuntien ja ELYn tukema seutulippu, joka on tarkoitettu säännöllisesti työssäkäyntialueella liikkuville. Myös pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa työssäkäyntimatkustusta varten on tarjolla edullinen työmatkalippu. Kaupungeilla on lisäksi omia kaupunkilippujaan.

Myös joukkoliikenteen informaatiojärjestelmät ovat pääosin erilliset. Linja-autoliikenteen aikataulutiedot löytyvät Matkahuollon sivuilta www.matkahuolto.fi ja junaliikenteen VR:n sivuilta www.vr.fi. Uudenmaan liitto koordinoi yhteistä joukkoliikennesivustoa www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi, johon on kerätty linkit erillisille aikataulutietoa tarjoaville sivuille siten, että tiedot aikatauluista, lippujen hinnoista ja ostopaikoista sekä liityntäpysäköinnistä ja takseista löytyvät kunnittain helposti.

Seutulippu

Länsi-Uudenmaan seutulippualueeseen kuuluvat Hanko, Raasepori, Inkoo, Siuntio, Lohja, Karjalohja ja Vihti. Muut Länsi-Uudenmaan kunnat (Karkkila ja Nummi-Pusula) ovat mukana niin sanottuina määränpääkuntina, vaikka eivät ole liittyneet seutulippusopimukseen. Seutulippusopimukseen liittyneiden kuntien asukkaat voivat matkustaa seutulipulla myös näihin kuntiin.

Seutulippu on henkilökohtainen 30 päivää voimassa oleva älykortti. Seutulipun hinta on kaikissa alueen kunnissa vuonna 2011 85 euroa. Opiskelijaseutulipun hinta on 43 euroa.

Työmatkaliput pääkaupunkiseudulle

Hanko, Raasepori, Inkoo ja Siuntio ovat sopineet VR:n, Matkahuollon, bussiyritysten ja HSL:n kanssa työmatkalipusta Läntisen Uudenmaan ja pääkaupunkiseudun välisille matkoille sekä liityntälippujen käytöstä HSL-alueella Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla.

Bussiliikenteen työmatkalippu on 44 matkan 60 päivää voimassa oleva henkilökohtainen sarjalippu älykorttina. Lipulla saa Kirkkonummelle tai pääkaupunkiseudulle tehtävillä matkoilla 20 %:n alennuksen aikuisen yleiseen 44 matkan sarjalippuun verrattuna. Junaliikenteen työmatkalippu on 30 päivän lippu, jolla saa 10 %:n alennuksen aikuisen normaaliin 30 päivän juna-lippuun verrattuna. Alennus koskee kaikkien junatyyppeiden lippuja (taajama-juna, IC ja Pendolino) ja lippu on henkilökohtainen.

Karkkila-lippu on Karkkilan asukkaille myytävä edullinen työmatkoihin tarkoitettu bussilippu Karkkilasta pääkaupunkiseudulle. Lippua ei myydä lakisääteiseen koulumatkatukeen oikeutetuille oppilaille eikä oppilaille, joiden koulumatkan kaupunki kustantaa.

Lohjalla on käytössä Lohjalippu ja kaupunkilippu. Lohjalippu on Matkahuollon käyttämä uudelleen ladattava älykortti, joka oikeuttaa matkustamaan Lohja-pääkaupunkiseutu välillä ja lisäksi Lohjan sisäisillä matkoilla. Kaupunkilippu on älykorttipohjainen 30 päivän kausilippu ja matkustusoikeus oikeuttaa rajoittamattomaan määrään matkoja Lohjan kaupungin alueella.

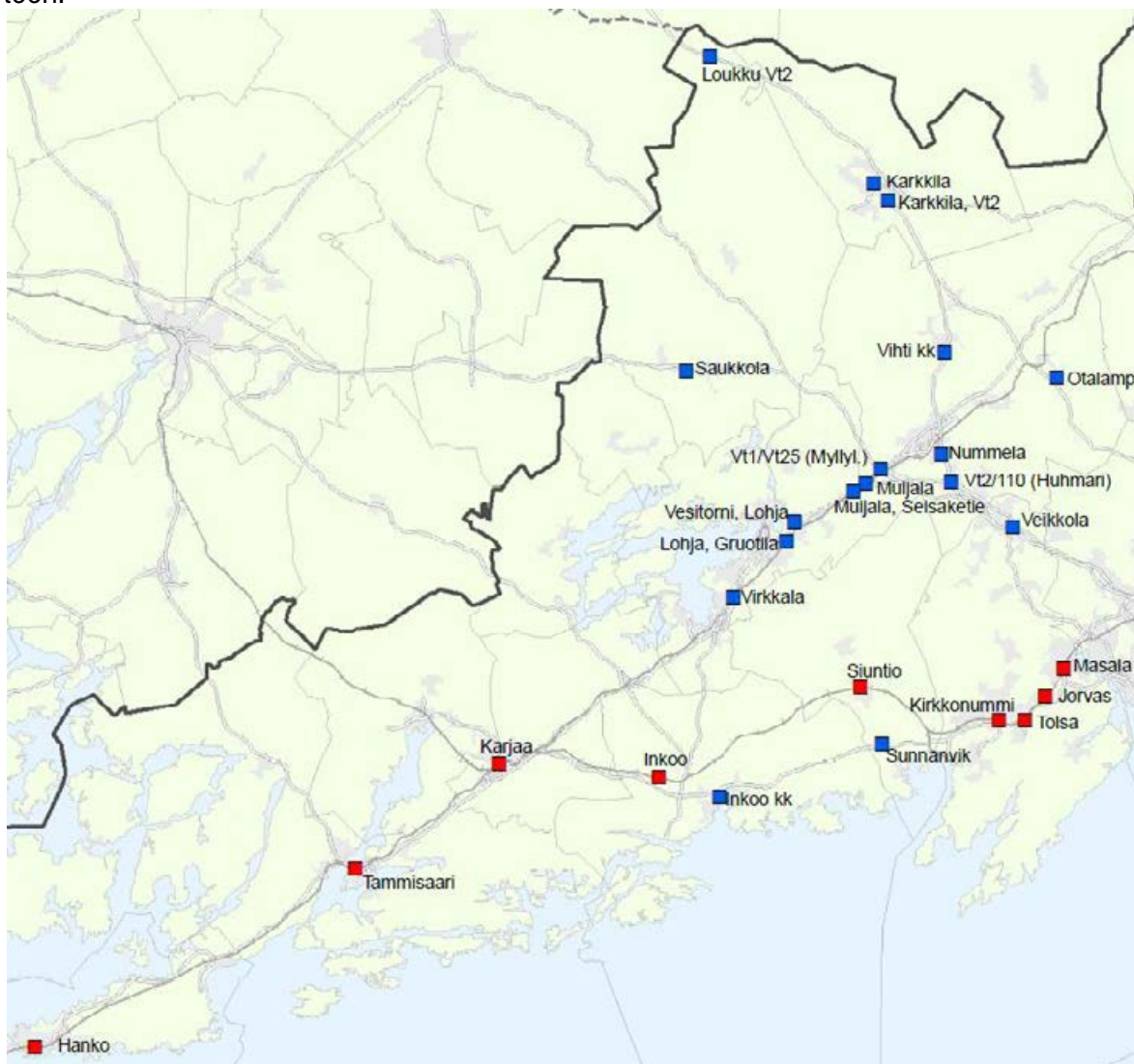
Vihdissä on käytössä vastaava Vihtilippu. Lipun hinta määräytyy vyöhykkeittäin matkan pituuden mukaan ja on Helsinkiin suuntautuvilla matkoilla noin 205 – 250 € / kuukausi.

3.3.4 Liityntäpysäköinti

Harventuva joukkoliikenneverkosto ja autoistumisen kasvu ovat lisänneet liityntäpysäköinnin käyttöä Länsi-Uudellamaalla. Liityntämatkat bussipysäkille tai rautatieasemalle tehdään henkilöautolla tai pyörällä. Liityntäpysäköinti on erityisen suosittua pisteissä, joista on hyvä vuorotarjonta pääkaupunkiseudulle.

Länsi-Uudenmaan alueen suurin liityntäpysäköintikeskittymä on Karjaalla, joka toimii kaukojunaliikenteen ja kahden ratasuunnan taajamajunaliikenteen vaihtoasemana. Asemalta on myös linja-autoyhteyksiä muun muassa Lohjalle ja Hankoon. Karjaan asemalla on noin 270 liityntäpysäköintipaikkaa, jotka ovat arkisin lähes täysin käytössä. Muita suosittuja liityntäpysäköintialueita ovat esimerkiksi Siuntion rautatieasema, valtatie 25 bussipysäkit Muijalassa sekä Nummelan linja-autoasema. Inkoon ja Siuntion suunnilta kulkevista junamatkustajista osa käyttää myös Kirkkonummen asemaa liityntäpysäköintiin, koska sieltä on parempi junatarjonta pääkaupunkiseudulle. Kirkkonummella on noin 250 liityntäpysäköintipaikkaa.

Kuvassa 3 on esitetty Länsi-Uudenmaan alueella sijaitsevia liityntäpysäköintialueita. Osa alueista on epävirallisia alueita, joita ei ole varsinaisesti osoitettu liityntäpysäköintikäyttöön.



Kuva 3 Liityntäpysäköintialueita Länsi-Uudenmaan alueella, rautatieasemien/seisakkeiden pysäköintialueet on merkitty punaisella ja linja-autoasemien/pysäkkien sinisellä.

3.4 Joukkoliikenteen kysyntä

3.4.1 Työmatkat

Työ- ja opiskelumatkat muodostavat tärkeän osan joukkoliikenteen kysynnästä. Kuntien välisiä työmatkamääriä on selvitetty Tilastokeskuksen vuoden 2008 niin sanottujen pendelöintitietojen perusteella. Suurimpien kuntien Lohjan, Vihdin ja Raaseporin osalta on pyritty arvioimaan työmatkojen suuntautumista myös kuntajakoa tarkemmalla aluejaolla. Arviot on tehty käyttäen muun muassa aiempien kuntaliitosta edeltäneiden vuosien työmatkatietoja sekä paikkatietoaineistojen asuin-työpaikkatietoja.

Työmatkaliikenteen suuntautumisen osalta Länsi-Uudenmaan kunnat poikkeavat merkittävästi toisistaan. Suurimmat työmatkavirrat suuntautuvat Vihdistä ja Lohjalta pääkaupunkiseudulle. Myös radanvarren taajamista, Raaseporista, Inkoosta ja Siuntion pendlöidään paljon pääkaupunkiseudulle.

Suurimpien pääkaupunkiseudulle suuntautuvien työmatkavirtojen jakautumisesta kuntien eri osa-alueille voi tehdä seuraavat arviot:

Vihdistä käy töissä pääkaupunkiseudulla noin 6100 henkilöä. Asukasmäärien perusteella työmatkojen voi arvioida jakautuvan alueittain seuraavasti:

-	Nummela	n. 2700
-	Vihdin kk	n. 800
-	Ojakkala	n. 300
-	Otalampi	n. 200
-	haja- asutusalueet	n. 2100.

Lohjalta käy töissä pääkaupunkiseudulla noin 4400 henkilöä. Lohjan kaupungin tekemän pendelöintiselvityksen perusteella työmatkat jakautuvat alueittain:

-	Lohjan keskusta	n. 1700
-	Etelä-Lohja (Virkkala ym.)	n. 700
-	Pohjois-Lohja (Lohjan asema, Muijala)	n. 1550
-	Länsi-Lohja (Routio, Sammatti)	n. 450.

Raaseporista käy töissä pääkaupunkiseudulla noin 1070 henkilöä. Vanhan kuntajaon aikaisten työssäkäyntitietojen perusteella työmatkat jakautuvat alueittain:

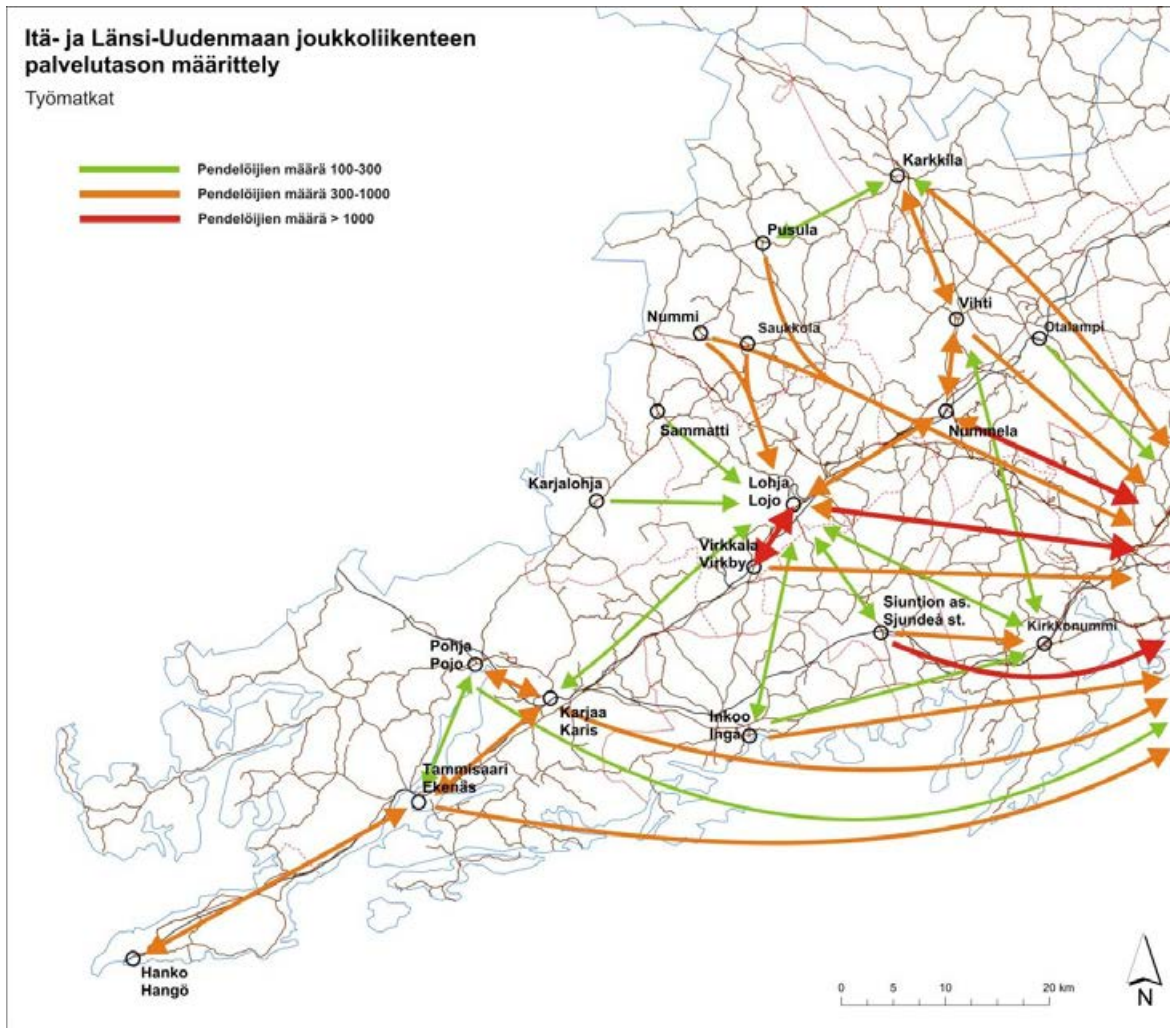
-	Karjaa	n. 490
-	Tammisaari	n. 370
-	Pohja	n. 210.

Suurimmat alueen sisäiset työmatkavirrat ovat Raaseporista Hankoon sekä Lohjan ja Vihdin väliset työmatkavirrat. Lohjalle tehdään suhteellisen paljon työmatkoja myös muista ympäryskunnista. Muut suurimmat työmatkavirrat on esitetty taulukossa 4 ja kuvassa 4.

Taulukko 4 Suurimmat työssäkäyntivirrat Länsi-Uudenmaan kuntien välillä sekä Länsi-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle ja päinvastoin

Asuinkunta	Hanko	Raasepori	Lohja	Inkoo	Karjalohja	Siuntio	Nummi-Pusula	Vihti	Karkkila	Helsinki	Espoo + Kauniainen	Vantaa	PKS yht.	Kirkkonummi
Hanko	3806	245								128	34	24	186	17
Raasepori	841	9598	388	123	41	55		39		701	273	95	1069	169
Lohja	21	231	11757	100	93	140	119	732	80	1965	1854	540	4359	249
Inkoo	19	223	133	999		55				400	364	98	862	250
Karjalohja		23	165		279					61	17	15	93	
Siuntio		37	220	23		818		40		593	581	122	1296	398
Nummi-Pusula			323				1108	164	145	338	256	100	694	24
Vihti		18	673			18	62	5548	302	2738	2402	932	6072	264
Karkkila			102				118	270	2628	419	248	198	865	
Helsinki	65	205	330	32		74	38	309	101					
Espoo + Kauniainen	22	118	331	29		84	34	275	82					
Vantaa		25	80				23	137	58					
Kirkkonummi		57	144	24		96		126						

	Pendelöijien määrä ylittää sadan
	Pendelöijien määrä ylittää 300
	Kunnan sisäinen työssäkäynti



Kuva 4 Tärkeimmät työmatkavirrat Länsi-Uudellamaalla

3.4.2 Opiskelumatkat

Koululaiset ja opiskelijat ovat varsinkin maaseutuliikenteessä suurin joukkoliikenteen käyttäjäryhmä. Lohja on Länsi-Uudenmaan tärkein opiskelupaikkakunta. Muita tärkeitä keskuksia ovat Karjaa ja Nummela. Ylikunnallista henkilöliikennettä syntyy myös peruskoululaisten oppilaskuljetuksista, jotka kuntien on velvollisuus järjestää. Yläasteen ylikunnallisesti hoidettavat oppilaskuljetukset onnistuvat pääsääntöisesti linja-autolla. Tällaista liikennettä on mm. Pohjan ja Karjaan välillä, Inkoosta ja Siuntiosta Lohjalle Virkkalaan, Inkoosta Karjaalle ja Siuntiosta Kirkkonummelle.

Suuria määriä toisen asteen oppilaitosten opiskelijoiden koulu- ja opiskelumatkoja tehdään esimerkiksi:

- Lohjalta Vihtiin (noin 130 opiskelijaa)
- Nummi-Pusulasta Lohjalle (noin 130 opiskelijaa)
- Vihdistä Lohjalle (noin 120 opiskelijaa)
- Raaseporista Lohjalle (noin 100 opiskelijaa)
- Hangosta Raaseporiin (noin 80 opiskelijaa)
- Siuntiosta Lohjalle ja Virkkalaan (noin 80 opiskelijaa)

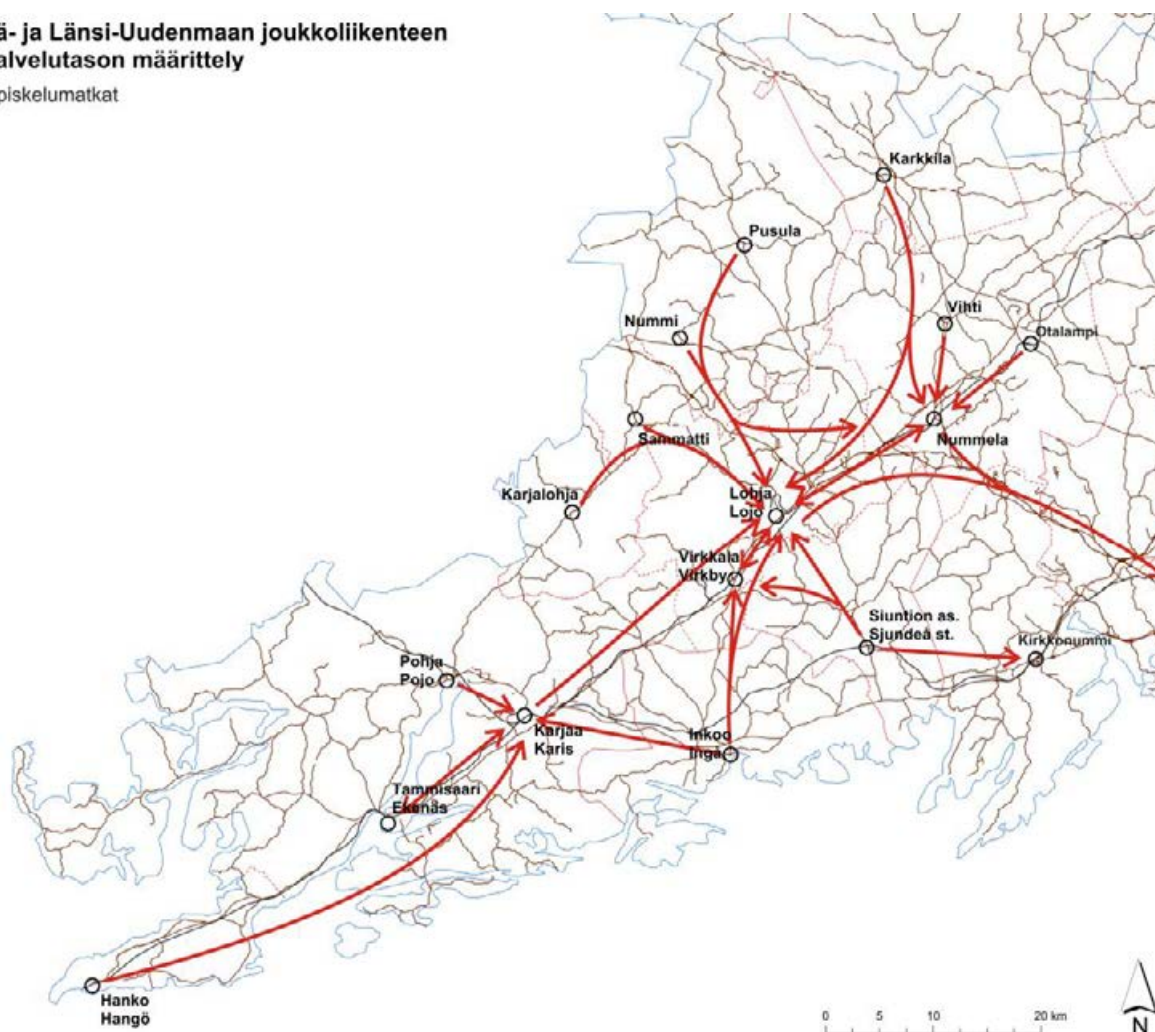
- Inkoosta Lohjalle ja Virkkalaan (noin 80 opiskelijaa)
- Siuntiosta Kirkkonummelle (noin 60 opiskelijaa)
- Karkkilasta Lohjalle (noin 50) ja Vihtiin (noin 80)

Taulukko 5 Arvio suurimmista toisen asteen opiskelijoiden opiskelumatkavirroista Länsi-Uudenmaan kuntien välillä (lähde: Opetushallituksen WERA-järjestelmä)

	Asuinkunta									
Opiskelupaikkakunta	Raasepori	Lohja	Hanko	Inkoo	Siuntio	Vihti	Karkkila	Nummi-Pusula	Karjalohja	
Raasepori (Karjaa)	273	0	42	42	0	0	0	0	0	0
Raasepori (Tammisaari)	360	0	45	9	0	0	0	0	0	0
Lohja	99	1329	21	27	60	117	51	129	39	
Lohja (Virkkala)	0	30	0	48	21	6	0	0	0	0
Hanko	3	0	120	0	0	0	0	0	0	0
Vihti (Nummela)	0	129	0	0	0	816	78	72	0	
Karkkila	0	0	0	0	0	0	135	3	0	
Nummi-Pusula	0	0	0	0	0	0	0	39	0	
Kirkkonummi	0	0	0	6	63	0	0	0	0	0

Itä- ja Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutason määrittely

Opiskelumatkat



Kuva 1 Tärkeimmät opiskelumatkavirrat Länsi-Uudellamaalla

3.4.3 Matkustajamäärät ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus

Länsi Uudellamaalla tehdyn liikennetutkimuksen perusteella voidaan tehdä taulukossa 6 esitetty arvio joukkoliikenteen kulkutapaosuudesta pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla työ- ja opiskelumatkoilla.

Taulukko 6 Arvio joukkoliikennematkojen osuudesta Länsi-Uudenmaan ja pääkaupunkiseudun välisillä työ- ja opiskelumatkoilla. Laskelmaan sisältyvät myös matkat pääkaupunkiseudulta Länsi-Uudellemaalle.

	Oma auto	Joukkoliikenne	Joukkoliikenteen osuus
Raasepori	799	652	45 %
Nummi-Pusula	977	255	21 %
Inkoo	2435	209	8 %
Lohja	6890	1892	22 %
Vihti	10367	1525	13 %
Karkkila	1579	349	18 %
Siuntio	2315	541	19 %

Laskelmasta voi päätellä, että liikennejärjestelmällä on hyvin suuri merkitys työmatkojen kulkumuodon valinnassa. Junaliikenteen vaikutusalueella olevissa kunnissa joukkoliikenteen osuus työmatkoista on 19 – 45 %. Raaseporista pääkaupunkiseudulle tehtävillä työmatkoilla osuus on jopa 45 % hyvän junatarjonnan, junamatkan nopeuden ja edullisen matkalipun ansiosta. Siuntiossakin osuus on 19 %, vaikka junatarjonta on heikompi.

Kunnissa, joissa on hyvä linja-autojen vuorotarjonta Helsinkiin, kuten Lohjalla, Karkkilassa, Nummi-Pusulassa ja Vihdissä, joukkoliikenteen osuus on työmatkoilla 13 – 22 %. Kuntakohtaisista luvuista voi päätellä, että joukkoliikennettä käytetään erityisesti, kun työmatkat ovat suhteellisen pitkiä ja matka-aika joukkoliikenteellä on kilpailukykyinen henkilöautoon verrattuna. Vihdissä joukkoliikenteen osuutta pienentäne se, että työmatkoja tehdään paljon myös haja-asutusalueilta ja kunnan itä-osista, missä joukkoliikenneyhteydet pääkaupunkiseudulle ovat heikommät.

Hangon matkojen määrä on niin pieni, että liikennetutkimus ei anna joukkoliikenneosuudesta luotettavaa tietoa. Samasta syystä Karjalohjan matkat on yhdistetty Lohjan lukuihin.

3.5 Joukkoliikenteen rahoitus

Kunnat

Länsi-Uudenmaan kunnat käyttivät vuoden 2009 tilastotietojen perusteella avoimen joukkoliikenteen tukemiseen yhteensä noin miljoona euroa vuodessa. Avoimen joukkoliikenteen osalta suurimmat kustannukset olivat Lohjalla 458 000 €, Vihdissä 213 000 € ja Raaseporissa 213 000 €. Muiden kuntien kustannukset olivat noin 10 000–50 000 €/vuosi. Kustannukset muodostuvat pääasiassa seutu- ja työmatkalippujen lipputuesta.

Vertailukohtana voi todeta, että kuntien kustannukset opetustoimen kuljetuksista ovat noin 6,9 milj.euroa, sosiaalitoimen kuljetuksissa noin 3,4 milj.euroa ja terveydenhuollon kuljetuksissa 2,4 milj.euroa/vuosi. Kuntakohtaiset summat on esitetty taulukossa 7.

Kunta	Avoin joukko-liikenne	Opetus-toimen kuljetukset	Sosiaali-toimen kuljetukset	Terveyden-huollon kuljetukset	Kuljetukset yhteensä
Karkkila	47 272 €	228 126 €	404 354 €	89 085 €	768 837 €
Lohja	457 870 €	1 556 834 €	533 829 €	879 494 €	3 428 027 €
Vihti	213 236 €	2 085 858 €	1 346 277 €	186 663 €	3 832 034 €
Hanko	34 321 €	73 890 €	403 597 €	486 965 €	998 773 €
Raasepori	212 861 €	1 752 171 €	736 767 €	713 240 €	3 415 039 €
Siuntio	35 223 €	576 005 €	0 €	0 €	611 228 €
Inkoo					
Nummi-Pusula	0 €	569 854 €	0 €	0 €	569 854 €
Karjalohja	8 995 €	62 013 €	157 €	0 €	71 165 €
Yhteensä	1 009 777 €	6 904 752 €	3 424 981 €	2 355 447 €	13 694 956 €

Taulukko 7 Länsi-Uudenmaan kuntien henkilökuljetuskustannukset vuonna 2009 eriteltynä avoimen joukkoliikenteen sekä opetustoimen, sosiaalitoimen ja terveystoimen kuljetuksien osalta.

ELY-keskus

Uudenmaan ELY-keskus rahoittaa Länsi-Uudenmaan alueen joukkoliikennettä runkoliikenteen ostoilla sekä myöntämällä kunnille valtionapua paikallisliikenteen nostoihin ja lippualennuksiin. ELY-keskus käyttää Uudenmaan alueelle runkoliikenteen ostoihin tänä vuonna noin 915 000 euroa. Länsi-Uudenmaan osuutta siitä ei pysty erottelemään tarkasti, mutta sen voi arvioida olevan suuruusluokaltaan noin kolmasosa. Kuntien lipputukeen ELY käyttää Länsi-Uudellamaalla noin 237 000 euroa vuodessa ja paikallisliikenteen ostojen tukeen noin 25 000 euroa vuodessa. Kuntakohtaiset tukisummat on esitetty taulukossa 8.

	Paikallisliikenneostot	Lippualennukset	Yhteensä
Hanko	9 828 €	11 276 €	21 104 €
Inkoo		8 426 €	8 426 €
Karjalohja		1 089 €	1 089 €
Karkkila		26 446 €	26 446 €
Lohja	15 120 €	128 500 €	143 620 €
Nummi-Pusula			0 €
Raasepori		22 234 €	22 234 €
Siuntio		2 096 €	2 096 €
Vihti		37 408 €	37 408 €
Yhteensä	24 948 €	237 475 €	262 423 €

Taulukko 8 Uudenmaan ELY-keskuksen vuonna 2011 kunnille myöntämät valtionavut paikallisliikenteen ostoihin ja lippualennuksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö rahoittaa Länsi-Uudenmaan joukkoliikennettä taajama-junaliikenteen ostoilla. Hanko-Karjaa-välin kiskobussiliikenteessä alijäämä on noin 1 000 000 euroa vuodessa, jonka liikenne- ja viestintäministeriö rahoittaa ostoliikenteenä. (LVM 17/2010). Lisäksi ministeriö ostaa Karjaa-Helsinki välin Y-junan liikennettä.

3.6 Asukaskysely

Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelytyön yhteydessä teetettiin laaja internet-pohjainen asukaskysely vuoden 2011 keväällä. Kyselystä tiedotettiin kuntien internet-sivuilla ja paikallislehdissä ja se oli avoinna noin kolme viikkoa huhtikuussa. Kysely oli tarkoitettu kaikille ELY-alueen kuntalaisille. Kyselyyn saatiin vastauksia kaikkiaan noin 3300 kappaletta ja Länsi-Uudenmaan alueella noin 730 kappaletta. Erityisen paljon vastauksia tuli Vihdin kunnan alueelta, lähes 450 kappaletta. Kyselyn vastauksista on laadittu yhteenvedot, joita on hyödynnetty palvelutason määrittelyssä. Yhteenvedot on toimitettu tiedoksi kuntien joukkoliikennesuunnittelusta vastaaville sekä tarpeen mukaan myös liikenteenharjoittajille.

4 Joukkoliikenteen palvelutaso

4.1 Palvelutasoluokitus

Joukkoliikenteen palvelutasoa on tarkasteltu erikseen määritellyillä yhteysväleillä. Yhteysväleiksi on valittu yhteydet kylistä kuntakeskuksiin, kuntakeskusten väliset yhteydet ja yhteydet kuntakeskuksista maakuntakeskuksiin. Lisäksi tarkastelussa ovat olleet yhteydet lentoasemalle.

Palvelutasomäärittelyissä on käytetty Liikenneviraston laatimaa kuusiportaista palvelutaso-asteikkoa. Joukkoliikenteen palvelutaso on jaettu siinä seuraaviin luokkiin:

1. Kilpailutaso
2. Houkutteleva taso
3. Keskitaso
4. Peruspalvelutaso
5. Minimitaso
6. Lakisääteinen taso

Palvelutason määrittely eri tasoille pohjautuu:

- määrällisiin kriteereihin, jotka liittyvät esimerkiksi päivittäisiin liikennöintiaikoihin, päivittäisiin vuoromääriin, vuoroväliin ruuhka-aikoina, päivällä ja illalla, viikonloppuliikenteen tarjontaan jne.
- laadullisiin kriteereihin, kuten kalustoon, lippujärjestelmään ja aikatauluinformaatioon liittyviin kysymyksiin.

Yksittäinen luokka pitää sisällään eri viikonpäivien (arki, lauantai ja sunnuntai) ja eri ajankohtien (ruuhka, päivä, ilta) mukaiset määrittelyt.

Liitteissä 1 ja 2 on esitetty yksityiskohtaisemmin Liikenneviraston suositukset palvelutasoluokitteluksi ja palvelutasotekijöiden kriteerit. Tarkastelussa käytettyjä palvelutasoluokkia voi kuvata tiivistetysti seuraavasti:

Kilpailutaso:

Kilpailutason joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Kilpailutason tavoitteena pidetään merkittävää joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisäämistä. Kilpailutasolla liikennöintiaika on arkisin aamukuudesta puoleenyöhön ja vuoroväli enintään 30 minuuttia ja ruuhka-aikoina 10–20 minuuttia. Myös viikonloppuna on liikennetarjontaa lähes arkiliikenteen tapaan. Liikkuminen on vapaata, eikä sidottua joukkoliikenteen aikatauluihin. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin vähintään noin 40–60 vuoroa/suunta.

Houkutteleva taso:

Houkuttelevan tason joukkoliikenne on käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle ja tavoitteena on saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen. Houkuttelevalla tasolla liikennöintiaika on arkisin aamuseitsemästä iltayhdeksään ja vuoroväli enintään 30–60 minuuttia, ruuhka-aikoina 15–30 minuuttia. Viikonloppuna vuorotarjonta on arkiliikennettä harvempaa, mutta vuorovälit ovat silti korkeintaan 60 minuuttia. Joukkoliikenteellä liikkuminen on suhteellisen vapaata aikataulut tuntien. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin noin 20–40 vuoroa/suunta.

Keskitaso:

Keskitason joukkoliikenne tarjoaa liikkumisvaihtoehdon päivittäisiin kohteisiin. Tavoitteena on tarjota jokapäiväiset liikkumismahdollisuudet, mutta ottaen huomioon joukkoliiken-

teen aikataulun asettamia rajoituksia. Keskitasolla liikennöintiaika on arkisin aamuseitsemästä iltakahdeksaan ja vuoroväli ruuhka-aikoina noin 30 minuuttia, muulloin tunnista kahdeksaan. Viikonloppuna liikennöintiaika on lyhyempi ja vuorotarjonta harvempaa. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin noin 14 – 20 vuoroa/suunta.

Peruspalvelutaso:

Peruspalvelutason joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoiset yhteydet työ-, koulu-, opiskelu- ja asiointimatkoille. Peruspalvelutason tavoitteena on turvata yleisimmät arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä. Peruspalvelutason liikennöintiaika on aamuseitsemästä iltapäivän viiteen. Vuorotarjonta on arkipäivisin vähintään 3–5 vuoroa/suunta kulkutarpeiden mukaan. Hyvällä peruspalvelutasolla vuorotarjonta voi nousta kysynnän mukaan noin 10–13 vuoroon/suunta. Viikonloppuisin ei liikennöidä välttämättä lainkaan tai liikennettä on vain muutamia vuoroja tarpeen mukaan.

Minimitaso:

Minimitasolla avoin joukkoliikenne tarjoaa vain välttämättömät perusyhteydet eli lähinnä koulu- ja opiskelumatkayhteydet aamulla kouluun ja iltapäivällä kotiin tai vastaavasti työmatkatarpeet. Lisäksi tavoitteena on turvata myös asiointimahdollisuudet kuntakeskukseen avoimella joukkoliikenteellä. Minimitason liikennöintiaika on arkisin noin kello 8.00–16.00, mutta se voi vaihdella esimerkiksi koulujen alkamis- ja päättymisaikojen mukaan tai paikallisten työaikojen mukaan. Vuorotarjonta voi olla vain 1–2 vuoroa/suunta ja liikennettä saatetaan hoitaa vain koulupäivinä tai kouluvuoden aikana.

Lakisääteinen taso:

Lakisääteinen taso tarkoittaa tilannetta, jossa kunta järjestää alueelta vain lakisääteiset koulu- ja muut henkilökuljetukset, joissa saatetaan käyttää osaksi myös avointa joukkoliikennettä.

4.2 Nykyinen palvelutaso

Länsi-Uudenmaan alueen joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso on esitetty yhteysväleittäin liitetaulukossa 3 - 7 sekä liitekartalla 8.

Palvelutasomäärittely on esitetty kunnittain jaoteltuna:

- Yhteyksiin kuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle
- Kuntakeskusten välisiin yhteyksiin
- Yhteyksiin kyläkeskuksista kuntakeskuksiin.

4.3 Tavoitteellinen palvelutaso ja palvelutasopuutteet

Liitteessä 1 on esitetty Liikenneviraston suositusten mukaiset määrällisten palvelutasotekijöiden kriteerit. Tässä työssä suosituksia on sovellettu alueen tarpeista lähtien. Uudenmaan ELYn alueella sovelletaan suositusten palvelutasokriteerejä seuraavin poikkeuksin:

- Kesäliikenteen osalta sallitaan esim. kilpailutasolla yhden luokan alennus ja muilla 1-2 luokan alennus
- Juna-asemille ja pikavuoropysäkeille kävelyetäisyydestavoite on alle 1 200 m, keskitasolla 1000 m sekä perus- ja minimitasolla 1200 m.
- Alueet ja yhteysvälit on sijoitettu palvelutasoluokkiin siten, että määräävänä tekijänä on vuorotarjonta.
- Yöliikennettä järjestetään kilpailu- ja houkuttelevalla tasolla kysynnän mukaan.

Palvelutasomäärittelyssä liikennöintiaika on määritelty siten, että alku on määritelty ensimmäisenä saapumisaikana keskukseen ja päättyminen viimeisen paluuyhteyden lähtöajan perusteella eli liikennöintiaika tarkoittaa niin sanottua käyttökelpoista perilläoloaikaa.

Tavoitteellinen palvelutaso on esitetty vastaavasti erikseen:

- Yhteyksille kuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle, missä tavoitteena on pidetty yleisesti vähintään keskitason yhteyttä ja niillä väleillä, joilla on paljon matkustajakysyntää myös houkuttelevan tason tai jopa kilpailutason palvelutasoa.
- Kuntakeskusten väliset yhteydet, joilla tavoitteena on yleisesti vähintään keskitason palvelutaso.
- Yhteydet kyläkeskuksista kuntakeskuksiin, joilla vähimmäistavoitteena on pidetty yleisesti peruspalvelutasoa tai vähintään minimitasoa.

Länsi-Uudenmaan alueen tavoitteellinen joukkoliikenteen palvelutaso on esitetty yhteysväleittäin liitetaulukkoissa 3-7 sekä liitekartalla 9.

Seuraavassa arvioidaan nykytilanteen palvelutasoa, palvelutasotavoitteita ja mahdollisia puutteita kunnittain.

Lohja ja Karjalohja

Nykyiset joukkoliikenneyhteydet Lohjan keskustasta sekä Virkkalan ja Muijalan suunnilta pääkaupunkiseudulle ovat hyvät. Virkkala-Lohja-Muijala-Helsinki reitillä on nyt arkinen kilpailutason mukainen tarjonta. Viikonloppuisin vuorotarjonta on vain houkuttelevan tason mukainen, mutta liikennöintiajat vastaavat kilpailutason. Tavoitteena voidaan pitää korkeinta palvelutasoluokkaa eli kilpailevaa tasoa.

Lohjan paikallisliikenteen sisäisillä yhteyksillä Routiolta ja Vappulasta keskustaan on hyvä peruspalvelutaso. Vuorotarjonta on arkinen lähellä keskitason vaatimuksia, mutta ruuhka-aikana vuorovälit vaihtelevat 20 minuutista yli tuntiin, kun keskitasolla tavoitteena olisi noin 30 minuutin säännöllinen vuoroväli. Myöskään viikonloppuun vuorotarjonta ei yllä keskitasolle. Tavoitteena voidaan silti pitää keskitason palvelutasoa, joka olisi saavutettavissa suhteellisen pienillä liikenteen järjestelyillä.

Karjalohjalta ja Sammatista Lohjalle (ja edelleen pääkaupunkiseudulle) on peruspalvelutason yhteydet. Karjalohjan ja Lohjan välillä kulkee nykyisin talvella kahdeksan vuoroa suuntaansa päivässä. Karjalohjan vuoroista kaksi koulupäivien vuoroa on ELYn ostoliikennettä, jonka jatko epävarmaa. Liikenne on muuttumassa kuntaliitoksen jälkeen kunnan sisäiseksi liikenteeksi, jollaista ELY-keskus ei välttämättä tue.

Kirkniemen yhteydet ovat lähes keskitasoa, joka on tavoitteena. Lohjansaaresta on keskustaan vain minimitaso yhteydet koulupäivinä. Kesällä yhteyksiä ei ole.

Pullin (Mynterlän) suunnalta on Lohjan keskustaan peruspalvelutason yhteydet. Lieviön ja Lehmijärven kylistä on vain lakisääteisen / minimitaso yhteydet, jotka hoidetaan palveluliikenteenä.

Siuntio

Pääkaupunkiseudulle reitillä Siuntio-Kirkkonummi-Helsinki on junaliikenteessä peruspalvelutasoa vastaavat yhteydet. Tavoitteeksi on esitetty palvelutason nostamista keskitasolle, mutta se on sekä taloudellisesti että teknisesti erittäin haastavaa nykyisellä rataverkolla. Bussiliikenteessä olisi periaatteessa peruspalvelutasoa vastaava tarjonta, jos käytetään hyväksi vaihtoyhteyksiä. Liikennöintiaika ei kuitenkaan täytä vaatimuksia, sillä ensimmäinen vuoro on perillä Helsingissä vasta 8.45. Käytännössä bussiyhteyden käyttö jää vähäiseksi.

Lohjan ja Virkkalan suuntiin on nykyisin peruspalvelutason yhteydet. Tavoitteeksi on esitetty keskitason yhteyksiä, jos kuntaliitos Lohjan kanssa toteutuu.

Siuntion sisäiset yhteydet kirkonkylästä sekä Raivion ja Lappersin suunnilta Lohjan asemalle ovat peruspalvelutasoa. Jos Siuntio-Virkkala yhteydellä tavoitteeksi asetetaan keskitaso, paranevat samalla myös kirkonkylän ja Lappersin väliset yhteydet.

Kunnan eteläosista Kelan ja Störsvikin alueilta on vain lakisääteiset yhteydet kuntakeskukseen. Pitkän aikavälin tavoitteena on esitetty Kelan suunnalta peruspalvelutason ja Störsvikin alueelta minimitason yhteyksiä kuntakeskukseen, mutta näiltä alueilta kulkutarpeet suuntautuvat niin paljon Kirkkonummen ja Helsingin suuntaan, että palvelutasoa tulisi parantaa ensisijaisesti sille suunnalle.

Hanko

Hangosta on pääkaupunkiseudulle junalla arkisin keskitason yhteydet ja viikonloppuna palvelutaso on lähellä houkuttelevaa tasoa. Yhteys toimii vaihtoyhteytenä Karjaan kautta. Busseilla on Helsinkiin peruspalvelutason tarjonta, josta muutama vuoro on pikavuoroja.

Hanko-Tammisaari-Karjaa välillä on bussiliikenteessä hyvät peruspalvelutason yhteydet. Junalla on arkisin peruspalvelutason yhteydet, viikonloppuisin keskitason yhteydet. Bussien ja junien tarjonta ja liikennöintiajat vastaavat yhdessä palvelutasoltaan keskitasoa, mutta osittain erilliset lippujärjestelmät haittaavat palvelujen yhteiskäyttöä päivittäisessä liikkumisessa. Tulevaisuuden tavoitteena voidaan pitää keskitason yhteyksiä, joita voisi käyttää samalla seutulipulla.

Hangon sisäisillä yhteyksillä Lappohjaan on paikallisliikenteen vuoroilla arkisin peruspalvelutason palvelu sekä lisäksi valtatie 25 bussivuoroilla arkisin peruspalvelutaso. Lisäksi junalla on arkisin peruspalvelutason ja viikonloppuisin keskitason yhteydet. Yhteydet palvelevat kuitenkin osin eri reittejä ja pysäkkejä.

Raasepori

Ulkoiset yhteydet

Tammisaaresta on pääkaupunkiseudulle junalla arkisin keskitason yhteydet ja viikonloppuna palvelutaso on lähellä houkuttelevaa tasoa. Yhteys toimii vaihtoyhteytenä Karjaan kautta. Busseilla on Helsinkiin peruspalvelutason tarjonta, josta osa pikavuoroina.

Karjaalta on pääkaupunkiseudulle hyvät houkuttelevan palvelutason yhteydet, jos mukaan luetaan sekä taajama- että pikajunatarjonta.

Karjaa-Lohja välillä on bussilla nykyisin hyvä peruspalvelutaso. Vuorotarjonta on lähellä keskitason rajaa, mutta ruuhka-aikana on pitkiä vuorovälejä. Tavoitteena voi harkita keskitason yhteyksiä. Yksi Lohja-Karjaa aamuvuoro on ELYn ostoliikennettä, jonka sopimus on voimassa vuoteen 2015.

Karjaalta Saloon liikennöidään päivisin kaksi vuoroa suuntaansa, mutta edes minimitaso ei täyty, koska ajoajat vastaavat paremmin matkustamista Salosta Karjaan suuntaan.

Raaseporin sisäiset yhteydet

Tammisaari-Karjaa yhteydet on kuvattu edellä Hanko-Karjaa välin yhteydessä.

Pohja-Karjaa-Tammisaari väleillä on bussilla nykyisin hyvä peruspalvelutaso. Vuoromäärä ylittää keskitason rajan, mutta ruuhka-aikana on pitkiä vuorovälejä. Tavoitteena voi myös tällä suunnalla pitää keskitasoa. Näissä yhteyksissä voisi olla myös tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksia, jos vaihtomahdollisuudet bussi- ja junaliikenteen välillä saadaan toimiviksi ja lippujärjestelmä yhtenäiseksi.

Bromarv-Tenholan-Tammisaari suunnalla on nykyisin hyvä peruspalvelutaso (Bromarvin 7+6 vuoroa). Bromarvin vuoroista 2+2 vuoroa ovat ELYn ostoliikennettä, jonka jatko on epävarmaa, koska liikenne on muuttunut kunnan sisäiseksi liikenteeksi.

Fiskars-Pohja-Karjaa välillä on arkisin keskitason palvelu, viikonloppuna vain minimitaso. Yksi illan vuoropari ELYn ostoliikennettä, jonka jatko on avoin. Ansku-Pohja välillä on peruspalvelutaso, mutta osa vuoroista ajetaan vain koulupäivinä.

Mustio-Karjaa välillä on hyvä peruspalvelutaso. Vuorotarjonta on lähellä keskitasoa, mutta liikennöntiajoissa on pieniä puutteita.

Langansbölen taajaman ja Tammisaarien välillä on vain minimitason yhteys. Tavoitteeksi on esitetty peruspalvelutasoa.

Inkoo

Pääkaupunkiseudulle reitillä Inkoo-Kirkkonummi-Helsinki on junalla peruspalvelutaso ja pitkän aikavälin tavoitteena on keskitaso. Bussilla on arkisin hyvä peruspalvelutason tarjonta ja viikonloppuna keskitason yhteydet.

Lohjan ja Virkkalan suunnilla on peruspalvelutason yhteydet, jotka palvelevat erityisesti koululaisia.

Inkoo-Karjaa välillä on bussilla hyvä peruspalvelutason yhteys. Myös junayhteydellä olisi muutoin peruspalvelutason palvelu, mutta aamuyhteydet puuttuvat. Tavoitteena on palvelutaso parantaminen.

Inkoon sisäiset yhteydet Degerbystä (tienhaara) keskustaan ovat vuoromäärän suhteen lähellä keskitasoa, mutta arkipäivien iltayhteydet ja viikonloppun aamuyhteydet puuttuvat.

Tähtelästä on keskustaan peruspalvelutason yhteydet, Asemanseudulta ja Bärosundista vain minimitason yhteydet.

Karkkila

Karkkila-Vihdin kk-Nummela-Helsinki reitillä on vakiovuoroilla arkisin hyvän peruspalvelutason yhteydet. Pikavuoroilla on houkuttelevan tason yhteydet myös viikonloppuna.

Karkkila-Lohja välillä on periaatteessa käytettävissä peruspalvelutasoa vastaavat yhteydet, mutta pääosin vaihtoyhteyksinä Nummelan kautta. Vain 3+2 vuoroa ovat suoria yhteyksiä ja lisäksi on 5+3 vaihtoyhteydsvuoroa. Osa vuoroista ajetaan vain koulupäivinä. Tavoitteena on palvelutason nostaminen.

Karkkila-Forssa välillä on vakiovuoroilla peruspalvelutaso ja pikavuoroilla houkutteleva taso. Välillä liikennöidään myös ELYn ostovuoroja, joiden jatko on avoin.

Haaviston kylästä on kuntakeskukseen on vain minimitason yhteydet. Vuorotarjonta vastaisi peruspalvelutasoa, mutta liikennöntiajat palvelevat enemmän Karkkilasta Haaviston suuntaan matkustamista.

Nummi-Pusula

Saukkola-Helsinki välillä on vakiovuoroilla peruspalvelutason yhteydet ja yhteyksiä on myös viikonloppuna. Maantietä 110 kulkevilla pikavuoroilla on arkisin keskitason yhteydet, viikonloppuna lähes houkutteleva taso. Lisäksi Saukkolan liittymästä on moottoritietä (vt 1) kulkevilla pikavuoroilla keskitason yhteydet, viikonloppuna houkuttelevan tason yhteydet.

Nummen kirkonkylästä ja Pusulasta Helsinkiin on hyvät peruspalvelutason yhteydet, jos otetaan huomioon myös nopeimmat vaihtoyhteydet (ensimmäinen aamuyhteys perillä vasta klo 8).

Nummelta, Saukkolasta ja Pusulasta on Nummelaan peruspalvelutason yhteydet. Tavoitteena on niiden säilyminen.

Nummelta ja Saukkolasta on Lohjalle nyt peruspalvelutason yhteydet, mutta Pusulasta vain minimitason yhteydet. Jos kuntaliitos Lohjan kanssa toteutuu, tulisi tavoitteena olla palvelutason parantaminen, koska asukkaiden kulkutarpeet muuttuvat mm. terveydenhuollon palvelujen siirtyessä. Osa Pusula-Saukkola-Lohja välin yhteyksissä ajetaan nykyisin ELYn ostoliikenteenä (2+2 lähtöä), jonka jatko on avoin. Kuntien mahdollisesti yhdistyessä rahoitusvastuuta liikenteen säilymisestä siirtyy Lohjan kaupungille.

Pusula-Karkkila välillä on nyt vain lakisääteisen tason yhteyksiä. ELYn ostamien vuorojen (1+1) jatko on avoin.

Marttilan kylästä on Pusulaan koulupäivinä peruspalvelutason yhteydet, Koijärven ja Ikkalan kylästä vain minimitason yhteydet

Vihti

Nummela-Helsinki välillä on vakiovuoroilla arkisin korkeimman eli kilpailutason palvelutaso ja viikonloppuna houkutteleva taso. Nummelan liittymästä on myös pikavuoroilla houkuttelevan tason yhteys ja viikonloppuna kilpailutason yhteys. Yhteysvälille on tavoitteeksi esitetty kilpailutason edellyttäen, että viikonloppuina hyväksytään vakiovuoroilla pienemmän kysynnän takia yhden palvelutasoluokan pudotus valtakunnallisesta suosituksesta. Pikavuorot täydentävät tarvittaessa erityisesti ilta-, yö- ja viikonloppuyhteyksiä.

Vihdin kirkonkylästä Nummelaan ja Helsinkiin on vakiovuoroilla arkisin houkuttelevan tason yhteydet, viikonloppuna keskitason yhteydet. Valtatien 2 liittymästä on myös pikavuoroilla houkuttelevan tason yhteys myös viikonloppuna.

Otalampi-Helsinki välillä on vain minimitaso yhteydet. Tavoitteena voidaan pitää vähintään peruspalvelutason yhteyksiä, jotka palvelisivat päivittäisiä työ- ja opiskelumatkoja. Karkkila-Vihti-Otalampi-Helsinki välillä liikennöidään ELYn ostamia vuoroja (1+1), joiden sopimus jatkuu vuoteen 2015 asti.

Otalammelta Nummelaan ja Vihdin kirkonkylään on vain lakisääteisen / minimitaso yhteydet koulupäivinä. Ainakin Otalammelta kuntakeskukseen Nummelaan tavoitteena voi pitää peruspalvelutason yhteyksiä.

Nummela-Lohja välillä on hyvän keskitason yhteydet ja myös ilta- ja viikonloppuyhteyksiä. Kahden suuren ja kasvavan kuntakeskuksen välillä on paljon liikkumistarpeita molempiin suuntiin ja tavoitteeksi on siksi esitetty houkuttelevaa tasoa. Nykyisin noin kolmasosa vuoroista ajetaan vain koulupäivinä tai kouluvuoden aikana. Vihti-Lohja ja Lohja-Nummela väleillä ajetaan ELY:n ostovuoroja (1+1 ja 1+1), joiden jatko on avoin.

Vihdin pienempien kyläkeskusten yhteydet:

- Oinasjoki ja Huhmari: Kylistä on hyvät yhteydet kuntakeskuksiin päätien vakiovuorotarjonnan ansiosta.
- Haimoo, Vihtijärvi, Selki ja Vanjärvi: Kuntakeskuksiin on vain minimitaso / lakisääteisen tason yhteydet ja nekin pääosin vain koulupäivinä. Tavoitteena on vähintään minimitaso.
- Ojakkala ja Hiidenranta: Hyvän peruspalvelutason yhteydet Nummelaan, mutta yli puolet vuoroista ajetaan vain koulupäivinä tai kouluvuoden aikana.
- Olkkala: Kirkonkylään peruspalvelutason yhteys ja Nummelaan vain minimitaso, tavoitteena peruspalvelutaso.
- Jokikunta: Vihdin kirkonkylään ja Nummelaan peruspalvelutason yhteys.
- Tervalampi: Nummelaan lakisääteisen tason yhteys, tavoitteena minimitaso.
- Pääkslahti: Kirkonkylään lakisääteisen tason yhteys, tavoitteena minimitaso.

5 Kehittämistoimenpiteet

5.1 Joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen

Lohja ja Karjalohja

Virkkala-Lohja-Muijala-Helsinki reitillä viikonloppuisin vuorotarjonta on vain houkuttelevan tason mukainen, kun tavoitteena on kilpaileva taso. Uudenmaan ELYn palvelutasomäärittelyssä on kuitenkin hyväksytty viikonlopun liikenteessä yhden palvelutasoluokan pudotus, koska valtakunnallinen kriteeri johtaisi kysyntään nähden ylimitoitettuun liikennetarjontaan. Valtakunnalliset kilpailutason kriteerit edellyttäisivät 7 - 9 vuoroparin lisäystä lauantain ja sunnuntain liikenteeseen.

Karjalohjalta ja Sammatista Lohjalle kulkevista vuoroista kaksi koulupäivien vuoroa on ELYn ostoliikennettä, joiden jatko olisi tarpeen turvata.

Siuntio ja Inkoo

Lohjan ja Virkkalan suuntiin on nykyisin peruspalvelutason yhteydet. Tavoitteeksi on esitetty keskitason yhteyksiä, jos kuntaliitos Lohjan kanssa toteutuu. Tämä edellyttäisi noin kuuden vuoroparin lisäystä arkiliikenteeseen sekä lauantaille noin viiden ja sunnuntaille noin kolmen vuoroparin tarjontaa.

Junaliikenteen tarjonnan lisäämistä ei ole tässä arvioitu tarkemmin.

Hanko

Hanko-Tammisaari-Karjaa välillä on tavoitteena nostaa palvelutaso keskitasolle, mutta tämä ei edellytä vuorotarjonnan lisäämistä, mikäli bussi- ja junayhteydet sovitetaan yhteen ja ovat käytettävissä samoilla lipuilla.

Raasepori

Karjaa-Lohja välillä on tavoitteeksi esitetty keskitason yhteyksiä. Välillä ajetaan nyt yksi Lohja-Karjaa aamuvuoro ELYn ostoliikenteenä.

Bromarv-Tenholan-Tammisaari suunnalla on nykyisin hyvä peruspalvelutaso (Bromarvin 7+6 vuoroa). Bromarvin vuoroista 2+2 vuoroa ovat ELYn ostoliikennettä, jonka jatko on epävarmaa, koska liikenne on muuttunut kunnan sisäiseksi liikenteeksi.

Fiskars-Pohja-Karjaa välillä on arkisin keskitason palvelu, viikonloppuna vain minimitaso. Yksi illan vuoropari on ELYn ostoliikennettä, jonka jatko on avoin. Tällä välillä viikonloppu tarjonnan parantamista perustelisi myös vilkas matkailuliikenne kesällä.

Karkkila ja Nummi-Pusula

Lohjan suuntaan on nykyisin Karkkilasta, Nummelta ja Saukkolasta vain vaatimattomat peruspalvelutason yhteydet ja Pusulasta vain minimitaso yhteydet. Kuntaliitoksen jälkeen tavoitteeksi tulisi asettaa Nummi-Pusulan alueelta vähintään hyvät peruspalvelutason yhteydet Lohjalle. Karkkila-Lohja välille on tavoitteeksi asetettu keskitason yhteydet. Karkkila-Nummi-Pusula-Lohja yhteyksien kehittämisen yksityiskohtia ei ollut mahdollista selvittää tässä yhteydessä, vaan palvelutaso ja liikennöinti tulisi suunnitella jatkosuunnittelussa tarkemmin yhtenä kokonaisuutena, jolloin voitaisiin myös arvioida kustannusvaihtokutukset.

Vihti

Nummela-Helsinki välillä on nyt houkuttelevan tason yhteydet ja tavoitteeksi on esitetty kilpailutaso. Kilpailutaso ei kuitenkaan edellytä tässä tapauksessa liikennetarjonnan lisäämistä, jos hyväksytään valtakunnallisista kriteereistä poiketen viikonlopun liikenteessä yhden palvelutasoluokan pudotus. Lisäksi pikavuorot nostavat kokonaistarjonnan viikonloppuisinkin kilpailutasolle alueilla, joilla on käytävissä pikavuoropysäkit.

Karkkila-Vihti-Otalampi-Helsinki välillä nykyinen palvelutaso perustuu osin ELYn ostoliikenteeseen. Tavoitteena on vähintään näiden yhteyksien säilyttäminen.

Nummela-Lohja välillä tavoitteeksi on esitetty houkuttelevaa tasoa joka edellyttää ainakin Vihti-Lohja ja Lohja-Nummela väleillä ajettavien ELY:n ostovuorojen säilyttämistä.

5.2 Laadulliset palvelutasotekijät

Liikenneviraston suosituksissa laadullisille palvelutasotekijöille on määritelty liitteen 2 mukaiset kriteerit.

Uudenmaan ELYn infrahankkeissa panostetaan etenkin pääkaupunkiseudulla joukkoliikennettä sujuvoitaviin toimenpiteisiin. Toinen painopiste on pysäkkien, pysäkkiyhteyksien ja liityntäpysäköinnin parantaminen.

Liikenteen täsmällisyyden parantamiseksi tulisi selvittää mahdollisuuksia järjestää sitovia aikataulupisteitä tai ns. järjestettyjä vaihtoja yhteyksillä seuraavissa pisteissä:

- Lisää ns. järjestettyjä vaihtoja Nummolan ja Lohjan kautta kulkevilla reiteillä (esim. Karkkila – Vihti – Nummela – Lohja yhteyksissä on kehittämispotentiaalia, jos käytetään paremmin hyväksi myös vaihtomahdollisuudet Nummelassa ja tiedotetaan niistä matkustajille).
- Syöttöliikenteen ja järjestettyjen vaihtojen hyödyntäminen raideliikenteen asemilla (esimerkiksi mahdollisuus vaihtaa sujuvasti Karjaalla ja Siuntiossa busseista junaan ja päinvastoin).

Vaikutetaan siihen, että operaattorit parantavat matkustajille suunnattua liikenteen häiriötiedotusta etenkin runkoyhteyksillä.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen informaatioportaalien (matka.fi) kehittäminen helpottaa aikataulu- ja reittitiedon saantia yhden kanavan kautta. Joukkoliikenteen kulkutapavalintaa helpottaa, kun vaihtoehtoiset liikennemuodot ja matkaketjuihin liittyvä reitti-, aikataulu- ja hintatieto tarjotaan samasta lähteestä ja yksinkertaisessa ja havainnollisessa muodossa.

Lippujärjestelmien yhteiskäyttöisyyttä edistetään alueellisesti niin, että VR:n junaliikenne saadaan mukaan seutulippujärjestelmään siellä, missä junaliikenne on osa työssäkäyntialueen joukkoliikennepalveluja.

Kalustoon sekä lippu- ja informaatiojärjestelmiin liittyvät vaatimukset huomioidaan liikenteen järjestämisessä siirtymäkauden jälkeen. Myös linjaston selkeyteen kuten numerointiin, linjakilpiin ja aikataulujen havainnolliseen esitystapaan kiinnitetään erityistä huomiota reittiliikennelupia myönnettäessä ja liikennöintisopimuksia laadittaessa.

5.3 Kustannukset

5.3.1 Arviointiperusteet

Kustannusvaikutuksia on arvioitu talviliikenteen perusteella kilometripohjaisesti nykytilaan verrattuna. Kustannuksissa ei ole huomioitu lipputuloja, jotka pienentävät kustannuksia jonkin verran. Todellisuudessa nykytilankin tarjonnan ylläpitäminen maksaa tulevaisuudessa enemmän.

Bussiliikenteen kustannukset muodostuvat tuntisidonnaisista kustannuksista (mm. kuljettajan palkkakustannukset), kilometrikustannuksista (mm. polttoaineet, renkaat), bussin pääomakustannuksista (mm. poistot ja korot) ja muista kustannuksista (mm. vakuutukset). Näistä tuntisidonnaiset kustannukset muodostavat suurimman erän. Lipputulojen merkitys kustannuksia pienentävänä tekijänä vaihtelee huomattavasti, mutta voi vaikuttaa merkittävästikin kustannustason muodostukseen. Tavoitteellisen palvelutason kustannusvaikutusten laskeminen yksityiskohtaisesti on mahdotonta ilman reittikohtaista linjastosuunnitelmaa. Tästä syystä laskennassa on käytetty kilometriperusteista yksikkökustannusta, joka antaa arvion kustannusvaikutusten kokonaistasosta. Laskenta ei mahdollista kustannusjakoa ELYn ja kuntien kesken. Lisäksi tulee huomioida, että todelliseen kustannustasoon vaikuttavat mm. viikonloppu-, ruuhka-, ilta- ja yövuorojen korkeammat kulut.

Kustannukset on laskettu yksikkökustannuksella 2,00 €/km, joka sisältää 9 % kohtuullista voittoa liikennöitsijälle. Yksikkökustannuksen kustannustaso on vuodelta 2011. Yksikkökustannuksella kuvataan sekä vakio- että pikavuoroliikennettä. Kustannukset on laskettu viikkotasolla talviliikenteen osalta ja vuosilajennuskertoimena laskelmissa on käytetty lukua 50. Laskelmissa ei ole huomioitu palvelutason muutosta kesän ajalle. Myöskään juna-liikenteen lisäämisen kustannuksia ei ole laskettu, sillä se on Liikenne- ja viestintäministeriön toimivallassa.

5.3.2 Esimerkkejä kustannusvaikutuksista

Seuraavassa on esitetty muutamia esimerkkiluontoisia laskelmia nykyisen palvelutason turvaamisen tai nostamisen edellyttämän ostoliikenteen kustannusvaikutuksista eräillä yhteysväleillä:

Lohja ja Vihti

Lohja-Nummela-Helsinki välillä tavoitteeksi asetetun kilpailutason edellyttämän viikonloppun vuorotarjonnan lisäyksen kustannusarvio olisi noin 200 000 € vuodessa. Jos viikonloppuliikenteessä hyväksytään yhden palvelutasoluokan pudotus houkuttelevalle tasolle, ei lisäkustannuksia muodostu.

Karjalohja

Karjalohja-Lohja välillä yhden nyt ELYn ostoliikenteenä ajettavan iltapäivän vuoroparin säilyttämisen kustannusarvio on noin 32 000 €/vuosi.

Siuntio ja Inkoo

Tavoitteeksi on esitetty Siuntio-Lohja välille keskitason yhteyksiä, jos kuntaliitos Lohjan kanssa toteutuu. Kustannusarvio perustuu oletukseen, että Lohja-Siuntion asema välillä lisätään tarjontaa arkiliikenteessä kuudella vuoroparilla sekä tarjotaan keskitason edellyt-

tämät viikonloppuyhteydet eli lauantana viisi ja sunnuntaina noin kolme vuoroparia. Kustannusarvio olisi tällöin noin 170 000 €/vuosi.

Junaliikenteen tarjonnan lisäämistä ei ole tässä arvioitu tarkemmin, koska mahdollisuudet ovat hyvin rajalliset ilman suuria raideinvestointeja. Nykyisen junaliikenteen ostokustannusten perusteella voidaan arvioida, että lisävuorojen kustannukset olisivat todennäköisesti useita satoja tuhansia euroja vuodessa.

Raasepori

Karjaa-Lohja välillä on tavoitteena olevan keskitason palvelutaso edellyttäisi arkisin noin kahta vuoroparia lisää. Kustannusarvio on noin 66 000 € vuodessa.

Bromarv-Tenhola-Tammisaari suunnalla on nykyisin hyvä peruspalvelutaso. Nykyisen palvelutason säilyttäminen edellyttää nyt ostoliikenteen ajattavien kahden vuoroparin turvaamista, jonka kustannusarvio on noin 70 000 € vuodessa.

Fiskars-Pohja-Karjaa välillä on arkisin keskitason palvelu, viikonloppuna vain minimitaso. Jos halutaan ylläpitää tai parantaa hiljaisen ajan liikenteen palvelutasoa, on kustannusarvio on esimerkiksi yhden iltaliikenteen lisävuoroparin osalta noin 18 000 € vuodessa. Viikonloppuun lisävuoron kustannusarvio on todennäköisesti hieman suurempi.

Karkkila ja Nummi-Pusula

Karkkila-Pusula-Lohja välillä kohtuullisen peruspalvelutason turvaaminen edellyttäisi mahdollisesti ostoliikenteenä ainakin kahta suoraa vuoroparia päivässä lisää nykyisiin yhteyksiin. Kustannusarvio on noin 120 000 € vuodessa.

Vihti

Karkkila-Vihti-Otalampi-Helsinki välillä yhden arkipäivän lisävuoroparin kustannukset ovat noin 73 000 € vuodessa.

Nummela-Lohja välillä tavoitteeksi on siksi esitetty houkuttelevaa tasoa joka edellyttäisi ainakin Vihti-Lohja ja Lohja-Nummela väleillä ajattavien ELY:n ostamine iltapäivävuorojen säilyttämistä. Näiden vuorojen kustannukset ovat noin 52 000 € vuodessa.

Molemmilla näillä väleillä lipputulot pienentävät lopullisia kustannuksia.

5.4 Tavoitepalvelutasojen kattavuus

Nykyisten joukkoliikennepalvelujen ja tässä määriteltyjen tavoitepalvelutasojen alueellista kattavuutta kunnittain on arvioitu määrittelemällä, kuinka kuntien väestö jakautuu joukkoliikenteen eri palvelutasoluokkien alueelle. Määrittely on tehty laskemalla rekisteritiedoista asukasmäärät eri palvelutasoluokkiin kuuluvien joukkoliikennereittien vaikutusalueella. Joukkoliikennepalvelun piirissä asuvien määräksi on arvioitu alle 0,8 – 1,2 km etäisyydelle bussireitistä, rautatieasemasta tai pikavuoropysäkestä sijoittuva väestö. Näiden etäisyyksien ulkopuolelle joukkoliikennereiteistä sijoittuva väestö on laskettu kuuluvan alimpaan palvelutasoluokkaan eli lakisääteisen palvelutason piiriin.

Nykytilanteessa ja tavoitetilanteessa Länsi-Uudenmaan väestö jakautuu eri palvelutasoluokkien piiriin oheisen taulukon mukaisesti. Tavoitetilanteessa kasvaisi keskitason ja sitä parempien palvelutasoluokkien piirissä olevan väestön osuus noin 60 %:iin, kun se on nyt 39 %. Yli 20 000 asukkaan palvelutaso nousisi peruspalvelutasolta paremmalle tasolle eli vähintään keskitasolle ja noin 3000 asukkaan palvelutaso nousisi alimmalta lakisääteiseltä tasolta vähintään minitasolle.

	Nykytilanne	Tavoitetilanne
Kilpailutaso	-	5 %
Houkutteleva taso	29 %	25 %
Keskitaso	10 %	25 %
Peruspalvelutaso	33 %	17 %
Minimitaso	4 %	6 %
Lakisääteinen taso	25 %	23 %

Taulukko 9 Arvio Länsi-Uudenmaan väestön jakautumisesta joukkoliikenteen eri palvelutasoluokkien piiriin nykytilanteessa ja tavoitetilanteessa.

Nykytilanne

Asukasmäärät	Palvelutaso						Koko kunta
Kunta	Kilpailu- taso	Houkutte- leva taso	Keskitaso	Peruspal- velutaso	Minimitaso	Lakisäätei- nen taso	
Hanko				7 700		1 800	9 500
Inkoo				3 100		2 400	5 500
Karjalohja				900		600	1 500
Karkkila		4 100		1 300	500	3 300	9 200
Lohja		24 100	5 100	3 400	500	6 600	39 700
Nummi-Pusula			700	3 100	800	1 500	6 100
Raasepori			4 300	14 500	100	10 200	29 100
Siuntio				4 000	100	2 000	6 100
Vihti		10 500	3 000	5 900	3 300	5 600	28 300
Yhteensä		38 700	13 100	43 900	5 300	34 000	135 000

Tavoitetilanne

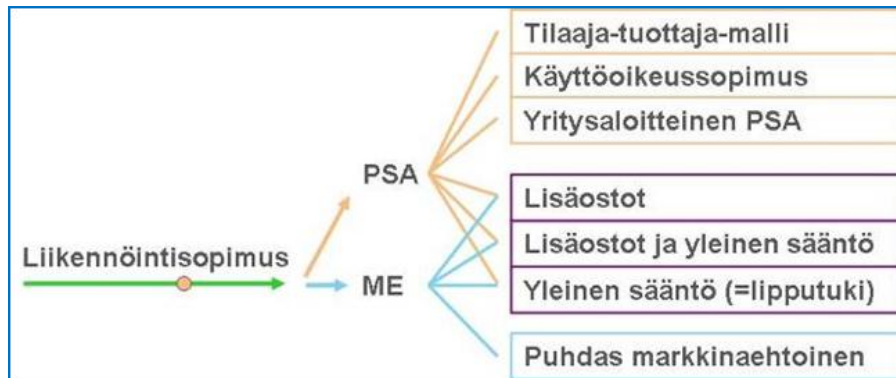
Asukasmäärät	Palvelutaso						Koko kunta
Kunta	Kilpailu- taso	Houkutte- leva taso	Keskitaso	Peruspal- velutaso	Minimitaso	Lakisäätei- nen taso	
Hanko			6 400	1 300		1 800	9 500
Inkoo				3 100		2 400	5 500
Karjalohja				900		600	1 500
Karkkila		4 100	300	900	2 300	1 600	9 200
Lohja	6 300	16 800	7 300	2 100	600	6 600	39 700
Nummi-Pusula			700	3 100	800	1 500	6 100
Raasepori			15 000	3 900		10 200	29 100
Siuntio			3 000	1 100	100	1 900	6 100
Vihti		12 200	1 300	5 900	4 500	4 400	28 300
Yhteensä	6 300	33 100	34 000	22 300	8 300	31 000	135 000

Taulukko 10 Arviot eri joukkoliikenteen palvelutasoluokkien piirissä asuvan väestön määristä Länsi-Uudenmaan kunnissa nykytilanteessa ja suunnitelmassa määriteltujen tavoitepalvelutasojen toteutuessa

6 Liikenteen järjestäminen

6.1 Liikenteen järjestämistavat

Siirtymäajan jälkeen liikenne voidaan tuottaa joko markkinaehtoisesti tai soveltaen palvelusopimusasetusta. Palvelusopimusasetusta sovelletaan, kun toimivaltainen viranomainen haluaa järjestää alueellaan paremmat julkisen liikenteen palvelut mitä markkinaehtoisilla reittiliikenteillä muodostuu. Palvelujen parantaminen voi liittyä palvelutarjonnan määrään, laatuun, varmuuteen, luotettavuuteen tai matkustajahintoihin. Asia on havainnollistettu seuraavassa kuvassa:



Kuva 9. Joukkoliikenteen järjestämistavan valintaprosessi siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeuduttua (LVM).

Kuvan selitykset:

- = Toimivaltainen viranomainen ratkaisee PSA-mallin ja markkinaehtoisen (ME) mallin välillä.
- = PSA: malli, jossa toimivaltainen viranomainen maksaa korvauksia tai myöntää yksinoikeuksia
- = Lisäostoilla ja yleisellä säännöllä täydennetään markkinaehtoista mallia PSA:n keinoin
- = ME: markkinaehtoinen malli, jossa viranomainen ei rajoita markkinoille tuloa, tarjonnan määrää, eikä matkalippujen hintoja.

Toimivalta-alueen eri alueilla voidaan soveltaa erilaisia liikenteen järjestämistapoja.

Markkinaehtoinen liikenne

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että siirtymäajan liikennöintisopimusten sopimuskauden lakattua riittävä palvelutaso voidaan saavuttaa ilman viranomaisen puuttamista liikenteen järjestämiseen, eikä liikenteen sääntely muutoinkaan ole tarpeen, voidaan joukkoliikenne järjestää puhtaasti markkinaehtoisesti.

Markkinaehtoisessa liikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu liikennöitsijöiden anomien reittiliikennelupien mukaisesti. Viranomainen voi olla myöntämättä reittiliikennelupaa JLL § 22 perusteella. Reittiliikennelupaa koskevassa hakemuksessa on liikennöitsijän ilmoitettava liikenteen reitti, ainakin tärkeimmät pysäkit, aikataulu ja liikenteen aiottu aloittamisaika sekä ajankohdat, jolloin liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa.

Markkinaehtoinen liikenne ja yleinen sääntö

Markkinaehtoiselle, reittiliikenneluvalla ajettavalle liikenteelle voidaan maksaa lipputukea vain soveltamalla yleistä sääntöä. Tällöin liikenteille määrätään hintavelvoite, eli liikennöitsijät veloitetaan perimään matkustajilta markkinahintaa alempi hinta ja matkustajien saama hinnanalennus korvataan liikennöitsijöille.

Yleinen sääntö on ns. normipäätös, jolla voidaan antaa vain lailla, asetuksella tai valtioneuvoston päätöksellä. Yleistä sääntöä soveltamalla toimivaltaiselle viranomaiselle muodostuu mahdollisuus säädellä myös markkinaehtoisien liikenteen lipunhintoja. Yleisellä säännöllä voidaan asettaa tietyille lippulajille tai tietyn matkustajaryhmän lipulle enimmäishinta. Yleistä sääntöä sovelletaan samalla tavalla kaikkiin alueella liikennettä harjoittaviin yrityksiin. Viranomaisen asettama hintavelvoite korvataan liikenteen harjoittajille liiallista korvausta välttämällä. Yleistä sääntöä ei ole asetettu.

LVM on asettanut syksyllä 2011 joukkoliikennetyöryhmän, jonka tehtävänä on käsitellä reittiliikennelupien myöntämiseen liittyviä kysymyksiä, siirtymäajan jälkeisiä sekä julkisesti tuettujen lippujen kelpoisuutta eri järjestämismalleissa. Ryhmä tulee käsittelemään markkinaehtoisien reittiliikenteen toimintaedellytyksiä. Työryhmän tulee saattaa työnsä päätökseen helmikuun 2012 loppuun mennessä.

Markkinaehtoinen liikenne ja lisäostot

Markkinaehtoista liikennettä täydentävästä, toimivaltaisen viranomaisen suunnittelemaasta ja kilpailuttamasta liikenteestä käytetään yleensä nimitystä PSA-liikenne. Käytännössä näillä tarkoitetaan kuvan 9 lisäostoja. Lisäostot voivat olla muodoltaan brutto- tai nettokustannusmallisia, kuten jäljempänä kuvatussa tilaaja-tuottajamallissa.

Käyttöoikeussopimus

Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta julkisen liikenteen hoitamiseen erikseen määritellyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa. Liikenteenharjoittaja saa tästä korvauksena matkustuksesta kertyvät asiakastulot ja muut myyntitulot sekä lisäksi käyttöoikeussopimuksen mukaisen korvauksen. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan, millä hinnalla ja ehdoilla liikennöitsijä sitoutuu järjestämään joukkoliikenteen määritetyn palvelutason mukaiseksi. Liikennöitsijä suunnittelee ja hyväksyy viranomaisella palvelutason täyttävän liikenteen reitteineen ja aikatauluineen.

Käyttöoikeussopimus sisältää yleensä yksinoikeuden tai erityisoikeuden julkisen liikenneverkon tai sen osan käyttöön. Käyttöoikeussopimus eroaa kansallisen hankintalain mukaisesta ostosopimuksesta muun muassa siltä osin, että kustannus- sekä tuloriski ja suunnittelu- ja markkinointivastuu ovat muita sopimustyyppisiä enemmän liikenteenharjoittajalla. Liikenteenharjoittaja saa lipputulot joko kokonaan tai ainakin merkittävän osan. Siten liikenteenharjoittaja voi omalla suunnittelu- ja markkinointityöllä vaikuttaa liikevaihdon lisäämiseen.

Käyttöoikeussopimuksia voidaan solmia myös suorahankintana ilman tarjouskilpailua. Näin voidaan toimia jos sopimuskohteen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1.000.000 euroa tai palvelun laajuus on määrältään alle 300.000 kilometriä. Jos suorahankinta tehdään pienen tai keskisuuren yrityksen kanssa, enimmäismäärät ovat kaksinkertaisia. Pieneksi tai keskisuureksi yritykseksi katsotaan yritys, jolla on käytössään enintään 23 ajoneuvoa. Jos sopimus on solmittu suorahankintana, edellytetään liikennöitsijältä erilliseen kirjanpitoon perustuvaa jälkilaskentaa. Tämän tarkoituksena on seurata, ettei liikenteen tuotama voitto johda ylikompensatioon.

Yritysaloitteinen PSA

Palvelusopimusasetus ei varsinaisesti tunne yritysaloitteista PSA-liikennettä. Kyse onkin joukkoliikennelain paikallisesta sovelluksesta. Normaalisti aloitteen PSA:n soveltamisesta tekee toimivaltainen viranomais. Yritysaloitteisessa PSA:ssa yrittäjä tekee palvelutasosuunnitelman, jonka mukaisesti se aikoo tuottaa joukkoliikenteen. Liikennöitsijä esittää toimivaltaiselle viranomaiselle suunnitelman ja mahdollisesti tarvittavan rahoituksen suuruuden. Liikennöitsijä saa liikenteestä lipputulot. Kuten käyttöoikeussopimuksessa, liikennöitsijälle maksettaisiin korvaus tietyn palvelutason ylläpitämisestä. Yritysaloitteisella PSA:lla tarkoitetaan käytännössä käyttöoikeussopimusta, koska siihen sovelletaan käyttöoikeussopimuksen suorahankinnan kynnyksarvoja.

Tilaaja-tuottajamalli

Tilaaja-tuottajamallissa toimivaltainen viranomais tilaa joukkoliikennepalveluiden tuotannon liikennöitsijöiltä kilpailuttamalla. Bruttokustannusmallissa lipputuloriski on viranomaisella. Nettokustannusmallissa lipputuloriski on liikennöitsijällä. Tilaaja vastaa yleensä reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippujärjestelmästä, markkinoinnista ja tiedotuksesta. Liikenteen tuotannon suunnittelusta vastaa liikenteenharjoittaja.

Viranomaisen oma tuotanto

Teoriassa mahdollinen tapa joukkoliikenteen järjestämiseen on myös viranomaisen oma tuotanto, jossa esimerkiksi kunnallinen liikelaitos tuottaa joukkoliikennepalvelut.

6.2 Liikenteen järjestämisen aikataulu

Toimivaltainen viranomais ratkaisee, mitkä järjestämistavat otetaan siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyttyä käyttöön sen toimivalta-alueella. Riippumatta siitä, valitaanko markkinaehtoinen tai PSA:n mukainen järjestämistapa, määräytyy ratkaisun aikataulu PSA:n ja kilpailuttamiseen varattavan ajan kautta. Jos siirtymäajan sopimukset päättyvät vuonna 2014, tulee järjestämistapa valita vuoden 2012 alkupuolella, sillä PSA:n mukaan isommissa kilpailukohteissa EU-ilmoitus mahdollisesta liikenteen kilpailuttamisesta pitäisi tehdä vuotta ennen tarjouskilpailun aloittamista. Jotta liikennöitsijöillä olisi riittävästi aikaa tarjousten jättöön ja liikenteen aloittamiseen, pitäisi liikenne kilpailuttaa alkuvuodesta 2013.

Länsi-Uudenmaan alueella vuonna 2014 päättyy kahdeksan siirtymäajan sopimusta, joissa on mm.:

- Liikennettä Lohjan-Raaseporin suunnalla
- Nummi-Pusulaan päättyviä linjoja
- Lohjan sisäistä liikennettä
- Länsi-Uudenmaan kautta kulkevia pikavuoroja (esim. Helsinki-Kankaanpää, Helsinki-Niinisalo, Helsinki-Turku ja Helsinki-Taalintehdas)

Lähteitä

Rosenberg, M. & Perälä, A. 2010: Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella. Esiselvitys., Uudenmaan ELY-keskus, Helsinki.34 s.

Rosenberg, M., 2010. Ohje joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyyn. Liikennevirasto 2010.

Rosenberg, M. & Weiste, H. KETJU yhdistää kaupunki- ja seutuliikenteet. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus. LVM 39/2009

Rosenberg, M. & Weiste, H., Perälä, A. 2011: Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet. Perus- ja erityispalvelutaso, Liikenne- ja viestintäministeriö 21/2011. Helsinki. 63 s.

Airaksinen, S. & Mouhu, T., Wallin, J., 2011: Salon joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2012–2017. Luonnos 22.6.2011.

Airaksinen, S. & Rantala, A., Anttila, T., 2011: Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma. WSP. Helsinki. 2011.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla. LVM 54/2007

Joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso suurilla kaupunkiseuduilla. LVM 55/2007

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. LVM 7/2005

Kaukoliikenteen peruspalvelutaso. LVM (39/2007).

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen, Prosessikuvaus. LVM 43/2003

Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymään HSL:een. HSL 2010.

KUVAAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero				
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu xx/2011				
Vastuualue				
Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Teuvo Leskinen Niko Setälä Tuomo Lapp		Julkaisuaika Joulukuu 2011		
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi				
Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely				
Tiivistelmä				
Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso –selvitys on jatkoa Uudenmaan ELY-keskuksen esiselvitykselle joukkoliikenteen palvelutason määrittämisestä Uudenmaan ELYn alueella, 29/2010. Esiselvityksen mukaisesti Uudenmaan ELYn alueen joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyö jaettiin toteutettavaksi seitsemässä seutulippualueisiin perustuvassa kokonaisuudessa. Määrittelytyöstä valmistui seitsemän raporttia, joista tämä Länsi-Uuttamaata koskeva on yksi.				
Selvitys on osa prosessia, jossa ELY-keskus yhteistyössä kuntien, toimivaltaisten viranomaisten, maakunnan liittojen ja liikenteenharjoittajatahojen kanssa valmisteli Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennelain mukaista päätöstä joukkoliikenteen palvelutason vahvistamisesta. ELY-keskus vahvisti selvityksen mukaisen tavoitteellisen palvelutason vuosiksi 2012 – 2016 päätöksellään joulukuussa 2011.				
Selvityksessä on kuvattu joukkoliikenteen nykyinen sekä tavoitteellinen, vuoteen 2016 ulottuva palvelutaso. Kuvaus on tehty pääsääntöisesti yhteysvälitarkasteluna. Valitut yhteysvälit on luokiteltu liikenteen määrällisten ja laadullisten tekijöiden perusteella kuuteen luokkaan: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso. Tärkeimpinä luokittelutekijöinä käytettiin liikennöintiäikää ja vuoromäärää. Luokittelussa on sovellettu Liikenneviraston ohjetta 15/2011.				
Asiasanat				
Joukkoliikenne, palvelutaso, yhteistoiminta				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
	978-952-257-442-8	1798-8101		1798-8071
Kokonaissivumäärä		Kieli	Hinta (sis. alv 8%)	
		Suomi		
Julkaisun myynti/jakaja				
Julkaisu on saatavana myös/vain verkossa: www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut				
Julkaisun kustantaja				
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika				
2011				

PRESENTATIONBLAD

Publikationsseriens namn och nummer Nylands närings-, trafik- och miljöcentralers publikationer xx/2011				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Teuvo Leskinen Niko Setälä Tuomo Lapp		Utgivningsdatum December 2011		
		Utgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
		Projektets finansiär/uppdragsgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
Publikationens namn Servicenivå för Västra Nylands kollektivtrafik Nylands ELY-centrals servicenivådefiniering för kollektivtrafik				
Sammandrag <p>Utredningen "Servicenivå för Västra Nylands kollektivtrafik" är en fortsättning till Nylands ELY-centrals förstudie om bestämning av kollektivtrafikens servicenivå på Nylands ELY-centrals område, nr 29/2010. Enligt förstudiet blev definieringsarbetet för kollektivtrafikens servicenivå på Nylands ELY-centrals område delat upp för att förverkligas i sju helheter som baserar sig på regionbiljettområden. Det blev sju rapporter om definieringsarbetet av vilka denna som rör Västra Nyland är en.</p> <p>Utredningen är en del av processen där ELY-centralen i samarbete med kommuner, behöriga myndigheter, landskapsförbund och trafikidkare förberedde Nylands ELY-centrals bestämmelse över bestyrkning av kollektivtrafikens servicenivå enligt lagen om kollektivtrafik. ELY-centralen bestyrkte med sitt beslut i december 2011 den åsyftade servicenivån enligt utredningen för åren 2012 - 2016.</p> <p>I utredningen har man beskrivit både den nutida och den åsyftade servicenivån som sträcker sig till år 2016. I huvudsak har man gjort beskrivningen som förbindelsestreckanalys. De valda förbindelsestreckorna har klassificerats enligt trafikens kvantitativa och kvalitativa faktorer i sex klasser: konkurrensnivå, lockande nivå, medelnivå, grundservicenivå, miniminivå och lagstadgad nivå. Som viktigaste klassificeringsfaktorer användes trafikeringstid och turantal. I klassificeringen har Trafikverkets anvisning nr 15/2011 tillämpats.</p>				
Nyckelord Kollektivtrafik, servicenivå, samarbete				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISBN (tryckt)	ISBN (elektroniskt)
	978-952-257-442-8	1798-8101		1798-8071
Sidoantal		Språk		Pris (moms 8 %)
		Finska		
Distribution/försäljning Publikationen finns också/endast tillgänglig på internetadressen: www.ely-keskus.fi/nyland/publikationer				
Publikationens finansiär Nylands närings-, trafik- och miljöcentral				
Tryckort och -tid 2011				

Palvelutasoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
<i>Esimerkkejä käyttöympäristöstä</i>	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähikeskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
<i>Määritelmä</i>	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille päivittäisiin kohteisiin	Kaupunkiseudun pakkokäyttäjän vähimmäismatkustustarpeiden tyydyttäminen	Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
<i>Tavoite</i>	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata erityisesti arjen liikkumistarpeet ja liikkumisen tasa-arvo	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset
<i>Liikkumisen vapausaste</i>	Voi kulkea vapaasti kiinnittämättä erityisesti huomiota aikatauluihin	Voi kulkea melko vapaasti aikataulun tuntien	Voi kulkea aikataulun asettamissa rajoissa	Voi kulkea, jos aikataulu mahdollistaa	Voi kulkea rajattuihin kohteisiin jos aikataulu mahdollistaa	Ei avoimia joukkoliikennepalveluita
Määrälliset tekijät Liikennöinti-aika Aika: arki Aika: lauantai Aika: sunnuntai Vuoroväli/-määrä Vuorot : ruuhka Vuorot: arkipäivä Vuorot: arki-ilta (klo 18-) Vuorot: lauantai Vuorot: sunnuntai Etäisyys pysäkillä Kokonaismatka-aika Vaihtojen määrä	06.00 - 00.00 07.00 - 00.00 09.00 - 23.00 10 - 20 min 30 min 30 min 30 min 30 min 300-500 m kävelyetäisyys Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioissa) Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	07.00 - 21.00 09.00 - 21.00 10.00 - 21.00 15 - 30 min 30 - 60 min 30 - 60 min 30 - 60 min 60 min 500-800 m kävelyetäisyys Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	07.00 - 20.00 09.00 - 17.00 12.00 - 17.00 30 min 60 - 120 min 60 - 120 min 60 - 120 min 120 min 1000 m Vaihto sallittu	07.00/08.00 - 17.00 liityntä kaukoliikenteeseen 3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti tarpeen mukaan tarpeen mukaan tarpeen mukaan 1200 m Vaihto sallittu	08.00 - 16.00 1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä 1200 m	Perusopetuslaki 5 km

<i>Laadulliset tekijät</i>						LIITE 2
Täsmällisyys/Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä (tai ajantasainen pysäkki-info), häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä (tai ajantasainen pysäkki-info), häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	
Informaatio	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, paperiaikataulut pysäkeillä	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkillä	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkillä	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	selkeä valaistu linjakilpi	selkeä valaistu linjakilpi	
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, runkolinjasto, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä		
Infrastruktuuri	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset ja esteettömät terminaalit ja pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja tarvittaessa pyöräpaikointus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset ja esteettömät terminaalit ja pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja tarvittaessa pyöräpaikointus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja tarvittaessa pyöräpaikointus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja tarvittaessa pyöräpaikointustilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Pysäkkivarustus ja liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	

Yhteydet kuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle			liikennöinti-aika arkisin	vuoroja kpl Matkahuolto	liikennöinti-aika lauantaisin	vuoroja kpl Matkahuolto	liikennöinti-aika sunnuntaisin	vuoroja kpl Matkahuolto	Nykyinen palvelutaso	Tavoitetaso 2015-20	Huom
Karkkila	Helsinki	vakio pika	0710-1910 0515-2250	<div>10+8</div> <div>22+20</div>	<div>0835-1700</div> <div>0515-2300</div>	<div>3+3</div> <div>18+18</div>	<div>1735-1900</div> <div>0515-2300</div>	<div>1+1</div> <div>20+18</div>	<div>perus</div> <div>houkutteleva</div>	<div>perus</div> <div>houkutteleva</div>	Vakiovuoroilla peruspalvelutaso, pikavuorot mukaan lukien houkutteleva taso
Vihti kk	Helsinki	vakio pika	0635-2110 0515-2300	<div>25+24</div> <div>22+20</div>	<div>0725-1700</div> <div>0515-2300</div>	<div>10+10</div> <div>18+18</div>	<div>1000-1900</div> <div>0515-2300</div>	<div>8+6</div> <div>20+18</div>	<div>houkutteleva</div> <div>houkutteleva</div>	<div>houkutteleva</div> <div>houkutteleva</div>	Vakiovuorojen palvelutaso viikonloppuisin vain keskitasoa, mutta pikavuorot mukaanlukien houkutteleva taso
Nummela	Helsinki	vakio	0615-2300	<div>39+43</div>	<div>0640-0400</div>	<div>26+28</div>	<div>0640-2300</div>	<div>20+20</div>	<div>houkutteleva</div>	<div>kilpailu</div>	Vakiovuorojen viikonlopun vuorotarjonta ei aivan täytä kilpailutasoa, mutta yhdessä pikavuorojen kanssa yhdellä on kilpailutason tarjonta
Nummelan liittymä	Helsinki	pika	0515-2300	<div>21+21</div>	<div>0515-2300</div>		<div>0515-2300</div>				
Otalampi	Helsinki	vakio	0710-1615	<div>3+2</div>	-		-		<div>minimi</div>	<div>minimi</div>	Toinen paluuyhteys vaihdollinen, yksi menovuoro vain koulupäivinä
Lohja	Helsinki	vakio	0615-2300	<div>46+45</div>	<div>0640-0400</div>	<div>27+27</div>	<div>0640-2300</div>	<div>19+19</div>	<div>houkutteleva</div>	<div>kilpailu</div>	Viikonlopun vuorotarjonta ei aivan täytä kilpailutasoa
Lohja	Lentoasema	vakio/pika	0625-2250	<div>20+18</div>	<div>0625-2250</div>	<div>14+15</div>	<div>0625-2250</div>	<div>11+11</div>	<div>houkutteleva</div>	<div>houkutteleva</div>	Vain vaihtoyhteyksinä; vaihto yleensä IKEAn pysäkillä Lommilassa
Siuntion as.	Helsinki	vakio Y-juna	0845-1550 0712-1932	<div>5+6</div> <div>6+6</div>	<div>1555-1430</div> <div>858-1732</div>	<div>1+1</div> <div>3+3</div>	<div>1240</div> <div>923-1932</div>	<div>1+0</div> <div>3+3</div>	<div>perus</div> <div>perus</div>	<div>perus</div> <div>keskitaso</div>	Vain vaihdollisia bussiyhteyksiä, ei täytä peruspalvelutason liikennöinti-ai-ka-vaatimuksia
Inkoo	Helsinki	vakio Y-juna	0635-1850 0708-1932	<div>11+12</div> <div>6+6</div>	<div>0630-1850</div> <div>858-1732</div>	<div>5+5</div> <div>3+3</div>	<div>1100-2035</div> <div>923-1932</div>	<div>5+4</div> <div>3+3</div>	<div>perus</div> <div>perus</div>	<div>perus</div> <div>keskitaso</div>	Bussi- ja junatarjonta yhdessä keskitasoa, mutta reitit poikkeavat
Karjaa	Helsinki	bussi junat	0645-1810 0712-2302	<div>8+7</div> <div>22+22</div>	<div>0845-1810</div> <div>0832-2302</div>	<div>3+3</div> <div>20+20</div>	<div>1050-2010</div> <div>0832-2302</div>	<div>3+3</div> <div>16+16</div>	<div>perus</div> <div>houkutteleva</div>	<div>perus</div> <div>houkutteleva</div>	
Tammisaari	Helsinki	vakio/pika junat	0820-2030 0735-2100	<div>11+12</div> <div>14+17</div>	<div>1005-1740</div> <div>0825-2100</div>	<div>3+3</div> <div>7+13</div>	<div>1210-1945</div> <div>0825-2100</div>	<div>3+3</div> <div>8+12</div>	<div>perus</div> <div>keskitaso</div>	<div>perus</div> <div>keskitaso</div>	Vain suorat/nopeammat yhteydet ml arkisin 2+4 pikavuoroa Tammisaari-Karjaalla juna/junabussi (7 vuoroa junalla)
Hanko	Helsinki	vakio/pika junat	0820-1635 0735-2100	<div>7+7</div> <div>14+17</div>	<div>1700 / 1100</div> <div>0825-2100</div>	<div>1+1</div> <div>7+13</div>	<div>1700 / 1100</div> <div>0825-2100</div>	<div>1+1</div> <div>8+12</div>	<div>perus</div> <div>keskitaso</div>	<div>perus</div> <div>keskitaso</div>	Vain nopeammat yhteydet, ml arkisin 3+3 pikavuoroa Hanko-Karjaa juna/junabussi (7 vuoroa junalla)
Saukkola	Helsinki	vakio pika	0800-1800 0545-1900	<div>11+11</div> <div>13+15</div>	<div>1035-1358</div> <div>0545-1900</div>	<div>4+3</div> <div>10+11</div>	<div>1105-1800</div> <div>0545-2020</div>	<div>5+3</div> <div>10+9</div>	<div>perus</div> <div>keskitaso</div>	<div>perus</div> <div>keskitaso</div>	Pikavuoroihin luettu myös vaihtoyhteydet moottoritien pikavuoroihin, vakiohin myös vaihdot esim. Nummelassa
Saukkolan liittymä	Helsinki	pika	0650-2300	<div>15+14</div>	<div>0650-2300</div>	<div>15+14</div>	<div>0650-2300</div>	<div>14+13</div>	<div>keskitaso</div>	<div>houkutteleva</div>	Menovuoroihin sisältyy kaksi vaihdollista yhteyttä
Nummi kk	Helsinki	vakio	0800-1800	<div>8+11</div>	<div>1440 / 1000</div>	<div>1+1</div>	<div>1710-1800</div>	<div>2+1</div>	<div>perus</div>	<div>perus</div>	Vain suorat yhteydet ja nopeimmat vaihtoyhteydet (3+4 kpl)
Pusula	Helsinki	vakio	0800-1615	<div>6+5</div>	<div>1055-1605</div>	<div>2+2</div>	<div>1135-2030</div>	<div>2+2</div>	<div>perus</div>	<div>perus</div>	Vain suorat yhtydet ja nopeimmat vaihtoyhteydet (3+2 kpl)

Taso:	kartalla	min.					
Kilpailutaso	0	<div></div>	0600-2400	42+42	0700-2400	34+34	1000-2300 28+28
Houkutteleva taso	1	<div></div>	0700-2100	19+19	0900-2100	12+12	1000-2100 11+11
Keskitaso	2	<div></div>	0700-2000	14+14	0900-1700	5+5	1200-1700 3+3
Peruspalvelutaso	3	<div></div>	0700-1700	3+3	--	0+0	-- 0+0
Minimitaso	4	<div></div>	0800-1600	1+1	--	0+0	-- 0+0
Lakisääteinen taso	5	<div></div>	koulupäivä	1+1	--	0+0	-- 0+0

Liikennöinti-aika määritelty:
Suuremman keskuksen suunta
Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskukseseen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika
Viikonloppuliikenteen palvelutasoa luokiteltu vain, jos liikennöinti-aika tai vuorotarjonta on perustasoa paremp

Nykyinen palvelutaso ja palvelutasotavoitteet 2015-20
Länsi-Uusimaa

LIITE 4-5

Kuntakeskusten väliset yhteydet			liikennöintiäika arkisin	vuoroja kpl Matkahuolto	liikennöintiäika lauantaisin	vuoroja kpl Matkahuolto	liikennöintiäika sunnuntaisin	vuoroja kpl Matkahuolto	Nykyinen palvelutaso	Tavoitetaso 2015-20	Huom
Karkkila	Vihti kk	vakio	0555-1805	12+10	1600-1800	3+3	1645-1945	1+1	perus	perus	Vain suorat yhteydet (3+2) ja nopeimmat vaihtoyhteydet (5+3 kpl), osa vain koulupäivinä
			0040-2220	22+20	0040-2220	18+18	0100-2300	20+18	houkutteleva	houkutteleva	
	Nummela	vakio	0645-1750	8+8	0745-1750	3+3	1645-1945	1+1	perus	perus	
			0040-2220	22+20	0040-2215	21+21	0100-2315	20+18	houkutteleva	houkutteleva	
Karkkila	Lohja	pika	0830-1615	8+5	-	-	-	-	perus	keskitaso	
Nummi-Pusula											
Pusula	Karkkila		1135	1+0	-	-	-	-	lakisääteinen	minimi	Vain yksi vuoro, jää alle minimitason
Pusula	Nummela		0600-1705	4+3	0920-1645	2+2	0955-2115	2+2	perus	perus	
Pusula	Lohja		0745-1610	1+3	-	-	-	-	minimi	minimi	
Pusula	Saukkola		0600-1735	7+7	-	-	-	-	perus	perus	
Pusula	Nummi		0600-1740	7+9	-	-	-	-	perus	perus	Pikavuoroja, vakiovuoroja arkisin vain 1+1, Saukkola-Turku lähes sama palvelutaso
Nummi	Nummela		0615-1850	5+4	1045-1305	1+1	1845-1915	1+1	perus	perus	
Nummi	Lohja		0655-1610	4+5	-	-	-	-	perus	perus	
Saukkola	Lohja		0705-1610	5+4	0845	1+0	-	-	perus	perus	
Saukkola	Nummela		0620-1850	7+5	0845-1315	2+2	0945-1920	2+2	perus	perus	
Saukkola	Salo	pika	0500-2055	14+12	0500-2055	11+11	0500-2055	9+11	keskitaso	keskitaso	
Vihti											
Vihti kk	Nummela	vakio	0545-2110	17+16	0725-1750	6+7	1030-1945	6+5	keskitaso	keskitaso	6+5 vuoroa vain kolupäivinä tai kouluvuoden aikana
			0515-2250	22+20	0515-2300	18+18	0515-2300	20+18	houkutteleva	houkutteleva	
Nummela	Lohja	pika	0740-2200	18+16	0515-2300	9+9	0530-2200	8+8	keskitaso	houkutteleva	
Otalampi	Nummela		0740-1615	2+2	-	-	-	-	minimi	perus	
Otalampi	Vihdin kk		-	-	-	-	-	-	lakisääteinen	minimi	Aamun menovuorot vain koulupäivinä, kesällä alle minimitason
Lohja											
Virkkala	Lohja		0515-0225	58+59	0620-0225	21+23	0620-0255	16+17	houkutteleva	kilpailu	Viikonlopun vuorotarjonta ei täytä kilpailutasoa
Vappula	Lohja		0620-2000	13+14	1250-1810	2+3	1230-1810	1+1	perus	keskitaso	
Routio	Lohja		0625-1935	15+15	1050-1545	3+3	1325-2105	2+2	perus	keskitaso	
Muijala	Lohja		0740-2200	48+49	0515-2300	27+31	0501-2200	19+22	houkutteleva	kilpailu	
Lohja	Salo										
Raasepori											
Karjaa	Lohja	vakio	0730-2145	12+12	0640-1910	5+5	0940-1910	3+4	perus	keskitaso	Vuorotarjonta lähellä keskitasoa, mutta ruuhka-aikana pitkiä vuorovälejä
Pohja	Karjaa		0540-2010	17+19	0715-1815	3+3	0920-1815	2+2	perus	keskitaso	
Pohja	Tammisaari		0525-1935	12+13	0715-1615	1+1	-		perus	keskitaso	Nykyinen arkipäivien vuorotarjonta ei aivan täytä keskitasoa
Tammisaari	Karjaa	vakio	0635-2220	22+21	0745-1900	4+4	1020-2100	3+3	keskitaso	keskitaso	
			0707-2210	7+7	0707-2210	7+7	0707-2210	7+7	perus	perus	Ruuhkaaikana yli 30 minuutin vuorovälejä
Karjaa	Salo	vakio	1225-1715	2+2	1225-1715	2+2	1225-1715	2+2	lakisääteinen		
Hanko											
Hanko	Karjaa	vakio	0540-1900	8+6	1240-1435	1+1	1240-1715	2+1	perus	keskitaso	Bussiliikenteen ja junaliikenteen tarjonta arkisin vain perustasoa, mutta vastaavat yhdessä keskitasoa, junaliikenne täydentää varsinkin viikonloppuliikennettä
			1540-1605	1+2	1540-1605	1+1	1540-1605	1+1			
		juna	0635-2210	7+7	0635-2210	7+7	0635-2210	7+7	perus	keskitaso	Bussiliikenteen ja junaliikenteen tarjonta arkisin vain perustasoa, mutta vastaavat yhdessä keskitasoa, junaliikenne täydentää varsinkin viikonloppuliikennettä
Hanko	Tammisaari	vakio	0540-1900	11+10	1240-1435	1+1	1240-1715	2+1	perus	keskitaso	
			1435-1630	1+2	1435-1630	1+1	1435-1630	1+1			
			0615-2222	7+7	0615-2222	7+7	0615-2222	7+7	perus	keskitaso	

Taso:	kartalla	minimi					
Kilpailutaso	0		0600-2400	42+42	0700-2400	34+34	1000-2300 28+28
Houkutteleva taso	1		0700-2100	19+19	0900-2100	12+12	1000-2100 11+11
Keskitaso	2		0700-2000	14+14	0900-1700	5+5	1200-1700 3+3
Peruspalvelutaso	3		0700-1700	3+3	--	0+0	-- 0+0
Minimitaso	4		0800-1600	1+1	--	0+0	-- 0+0
Lakisääteinen taso	5		koulupäivä	1+1	--	0+0	-- 0+0

Liikennöintiäika määritelty:
Suuremman keskuksen suunta
Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskukseen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika

Nykyinen palvelutaso ja palvelutasotavoitteet 2015-20
Länsi-Uusimaa

Kuntakeskusten väliset yhteydet			liikennöintiaika arkisin		vuoroja kpl Matkahuolto		liikennöintiaika lauantaisin		vuoroja kpl Matkahuolto		liikennöintiaika sunnuntaisin		vuoroja kpl Matkahuolto		Nykyinen palvelutaso	Tavoitetaso 2015-20	Huom
Siuntio																	
Siuntio as.	Lohja		0650-1700	<div><div></div>6+7</div>		-	-	-	-	-	-	-	-	-	perus	keskitaso	
Siuntio as.	Virkkala		0655-1700	<div><div></div>6+6</div>		-	-	-	-	-	-	-	-	-	perus	keskitaso	
Siuntio as.	Kirkkonummi	vakio Y-juna	0715-1635	<div><div></div>4+4</div>		1405-1440	1+1	-	-	-	-	-	-	-	minimi	perus	
			0708-2003	<div><div></div>6+6</div>		0858-1732	<div><div></div>3+3</div>		923-1932	<div><div></div>3+3</div>		perus	keskitaso				
Inkoo																	
Inkoo	Kirkkonummi th	vakio Y-juna	0705-1930	<div><div></div>9+11</div>		0910-1930	<div><div></div>3+5</div>		1115-2010	<div><div></div>4+4</div>		perus	perus	Juna- ja bussitarjonta yhdessä vastaavat aa-tasoa, mutta reitit poikkavat			
			0708-2003	<div><div></div>6+6</div>		0858-1732	<div><div></div>3+3</div>		0923-1932	<div><div></div>3+3</div>		perus	perus				
Inkoo	Lohja		0750-1555	<div><div></div>3+3</div>		-	-	-	-	-	-	perus	perus	Vkl-liityntä kaukol. puuttuu, viimeinen arkilähtö 15.55, tavoite 17			
Inkoo	Virkkala		0705-1615	<div><div></div>4+3</div>		-	-	-	-	-	-	perus	perus	Vkl-liityntä kaukol. puuttuu, viimeinen arkilähtö 16.15, tavoite 17			
Inkoo	Karjaa	vakio Y-juna	0645-1835	<div><div></div>11+12</div>		0845-1835	<div><div></div>3+3</div>		1050-2035	<div><div></div>3+3</div>		perus	perus	Juna- ja bussitarjonta yhdessä vastaavat aa-tasoa, mutta reitit poikkavat			
			1241-1915	<div><div></div>6+6</div>		1241-1915	3+3	1529-2029	3+3	minimi	perus	Ei aamuyhteyttä, muutoin perustaso					
Karjalohja																	
Karjalohja	Lohja		0740-1935	<div><div></div>8+8</div>		1050-1540	2+2	1325-2105	2+2	perus	perus						

Taso:	kartalla	minimi						
Kilpailutaso	0	<div><div></div></div>	0600-2400	42+42	0700-2400	34+34	1000-2300	28+28
Houkutteleva taso	1	<div><div></div></div>	0700-2100	19+19	0900-2100	12+12	1000-2100	11+11
Keskitaso	2	<div><div></div></div>	0700-2000	14+14	0900-1700	5+5	1200-1700	3+3
Peruspalvelutaso	3	<div><div></div></div>	0700-1700	3+3	--	0+0	--	0+0
Minimitaso	4	<div><div></div></div>	0800-1600	1+1	--	0+0	--	0+0
Lakisääteinen taso	5	<div><div></div></div>	koulupäivä	1+1	--	0+0	--	0+0

Liikennöntiaika määritelty:
Suuremman keskuksen suunta
Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskukseen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika

Nykyinen palvelutaso ja palvelutasotavoitteet 2015-20
Länsi-Uusimaa

Kyläkeskusten yhteydet kuntakeskuksiin			liikennöintiaika arkisin	vuoroja kpl Matkahuolto	liikennöintiaika lauantaisin	vuoroja kpl Matkahuolto	liikennöintiaika sunnuntaisin	vuoroja kpl Matkahuolto	Nykyinen palvelutaso	Tavoitetaso 2015-20	Huom
Hanko											
Lappohja	Hanko	vakio paik juna	635-1900 740-2215 0555-2236	<div>8+11</div> <div>9+6</div> <div>7+7</div>	1320-1430 - 0555-2236	<div>1+1</div> <div></div> <div>7+7</div>	1320-1430 - 0555-2236	<div>1+1</div> <div></div> <div>7+7</div>	<div>perus</div> <div>perus</div> <div>perus</div>	<div>perus</div> <div>perus</div> <div>perus</div>	Arkisin yhteensä keskitaso, viikonloppuyhteydet junalla (yhteydet Lappohjassa eri pysäkeille/asemalle)
Raasepori											
Bromarv	Tammisaari		0730-1925	<div>7+6</div>	1015-1925	<div>1+1</div>	1015-1925	<div>1+1</div>	<div>perus</div>	<div>perus</div>	
Tenhola	Tammisaari		0730-1925	<div>11+9</div>	1015-1925	<div>2+2</div>	1015-1925	<div>2+2</div>	<div>perus</div>	<div>perus</div>	
Fiskars	Pohja		0610-2025	<div>13+16</div>	0715-1655	<div>1+1</div>	-	-	<div>keskitaso</div>	<div>keskitaso</div>	Arkisin keskitaso, viikonloppuna minimitaso, kesällä 11+15 vuoroa
Ansku	Pohja		0825-1755	<div>4+4</div>	-	-	-	-	<div>perus-</div>	<div>perus</div>	Osa vuoroista vain koulupäivinä, kesällä vain minimitaso
Fiskars	Karjaa		0630-2010	<div>13+16</div>	0740-1640	<div>1+1</div>	-	-	<div>keskitaso</div>	<div>keskitaso</div>	Arkisin aa-taso, viikonloppuna minimitaso
Langansböle	Tammisaari		0805-1400	<div>4+4</div>	-	-	-	-	<div>minimi</div>	<div>perus</div>	
Mustio	Karjaa		0735-1835	<div>13+13</div>	1100-1835	<div>5+5</div>	1100-1835	<div>4+3</div>	<div>perus</div>	<div>perus</div>	Tavoitetaso lähellä keskitasoa (iltayhteydet vain perustasoa)
Siuntio											
Siuntion kk	Siuntio as.		0650-1720	<div>15+12</div>	1430-1440	<div>1+1</div>	1235	1	<div>perus</div>	<div>perus</div>	Siuntio kk laajasti käsitettynä
Raivio	Siuntio as.		0640-1645	<div>3+4</div>	-	-	-	-	<div>perus</div>	<div>perus</div>	
Lappers	Siuntio as.		0700-1700	<div>6+6</div>	-	-	-	-	<div>perus</div>	<div>perus</div>	
Kela	Siuntio as.		0715-1650	<div>1+1</div>	-	-	-	-	<div>minimi</div>		yhteys aamulla Böleen päin
Störsvik	Siuntio as.		-		-	-	-	-	<div>lakisääteinen</div>	<div>minimi</div>	
Inkoo											
Degerby th	Inkoo keskusta		0705-1640	<div>14+10</div>	1150-1640	<div>5+5</div>	1140-2035	<div>4+5</div>	<div>keskitaso</div>	<div>keskitaso</div>	arkipäivien iltayhteydet ja viikonlopun aamuyhteydet puuttuvat
Inkoon asemanseutu	Inkoo keskusta		0800-1530	<div>1+1</div>	-	-	-	-	<div>minimi</div>	<div>perus</div>	
Tähtelä	Inkoo keskusta		0705-1630	<div>3+4</div>	-	-	-	-	<div>perus</div>	<div>perus</div>	
Barösund	Inkoo keskusta		0715-1540	<div>1+1</div>	-	-	-	-	<div>minimi</div>	<div>minimi</div>	
Taso: kartalla			minimi								
Kilpailutaso	0		0600-2400	42+42	0700-2400	34+34	1000-2300	28+28			
Houkutteleva taso	1		0700-2100	19+19	0900-2100	12+12	1000-2100	11+11			
Keskitaso	2		0700-2000	14+14	0900-1700	5+5	1200-1700	3+3			
Peruspalvelutaso	3		0700-1700	3+3	--	0+0	--	0+0			
Minimitaso	4		0800-1600	1+1	--	0+0	--	0+0			
Lakisääteinen taso	5		koulupäivä	1+1	--	0+0	--	0+0			

Liikennöintiaika määritelty:
Suuremman keskuksen suunta
Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskukseen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika

Nykyinen palvelutaso ja palvelutasotavoitteet 2015-20
Länsi-Uusimaa

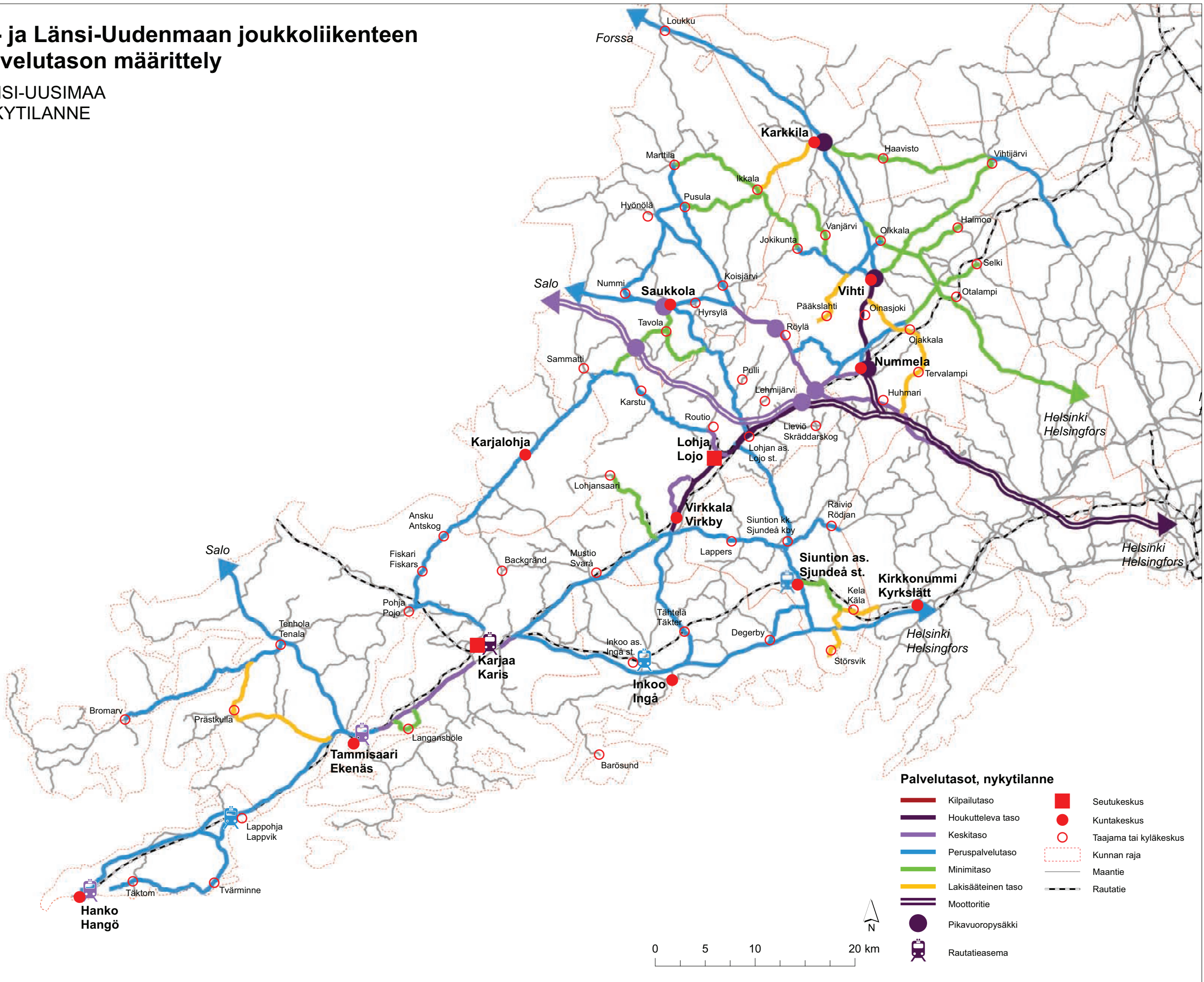
Kyläkeskuksien yhteydet kuntakeskuksiin		liikennöinti-aika arkisin	vuoroja kpl Matkahuolto	liikennöinti-aika lauantaisin	vuoroja kpl Matkahuolto	liikennöinti-aika sunnuntaisin	vuoroja kpl Matkahuolto	Nykyinen palvelutaso	Tavoitetaso 2015-20	Huom
Vihti										
Olkkala	Vihdin kk	0540-1750	6+4	0720-1630	3+4	1620-2000	1+1	perus	perus	
Haimoo	Vihdin kk	0855-1600	1+3	-	-	-	-	minimi	minimi	Aamun menoyhteys vai koulupäivinä
Vihtijärvi	Vihdin kk	0830-1500	2+1	-	-	-	-	minimi	minimi	Vain koulupäivinä, kesällä ei liikennettä
Selki	Vihdin kk	0855-1600	3+2	-	-	-	-	minimi	minimi	Aamun menoyhteys vai koulupäivinä
Oinasjoki	Vihdin kk	0755-2110	14+15	1000-1625	6+6	1100-1825	5+6	keskitaso	keskitaso	
Jokikunta	Vihdin kk	0620-1710	4+4	-	-	-	-	perus	perus	2+2 vuoroa vain koulupäivinä
Vanjärvi	Vihdin kk	0825-1505	2+2	-	-	-	-	minimi	minimi	
Pääkslahti	Vihdin kk	-	-	-	-	-	-	lakisääteinen	minimi	
Olkkala	Nummela	0745-1730	3+2	-	-	-	-	minimi	perus	Ensimmäinen paluuyhteys vasta klo 15.00
Haimoo	Nummela	0740-1615	1+1	-	-	-	-	lakisääteinen	minimi	
Vihtijärvi	Nummela	-	-	-	-	-	-	lakisääteinen	minimi	
Selki	Nummela	0740-1615	1+1	-	-	-	-	minimi	minimi	Vain koulupäivinä, kesällä ei liikennettä
Oinasjoki	Nummela	0545-2045	15+14	0745-1750	6+6	1045-1945	6+5	perus	keskitaso	Vuoromäärä lähellä keskitasoa, mutta pitkiä vuorovälejä
Jokikunta	Nummela	0645-1645	4+4	-	-	-	-	perus	perus	2+2 vuoroa vain koulupäivinä
Huhmari	Nummela	0735-2230	35+30	0445-2330	23+22	0445-2330	18+18	houkutteleva	houkutteleva	
Tervlampi	Nummela	1215-	2+0	-	-	-	-	lakisääteinen	minimi	
Ojakkala	Nummela	0740-2045	11+9	1215-1420	2+1	-1635	0+1	perus	perus	7+6 vuoroa vain koulupäivinä tai kouluvuoden aikana
Hiidenranta	Nummela	0640-1850	11+8	1045-1445	2+1	-1445	1+0	perus	perus	7+6 vuoroa vain koulupäivinä tai kouluvuoden aikana
Vihtijärvi	Helsinki	0655-2020	10+11	0915-1820	3+3	1655-1820	1+1			
Lohja										
Sammatti/Karstu	Lohja	0740-1935	9+10	1050-1540	2+2	1325-2135	2+2	perus	perus	
Lieviö	Lohja	0855-	1+0	-	-	-	-	lakisääteinen	minimi	Palveluliikenne
Lehmijärvi	Lohja	-	-	-	-	-	-	lakisääteinen		Palveluliikenne
Pulli (Mynterlän th)	Lohja	0745-1610	4+4	-	-	-	-	perus	perus	
Lohjansaari	Lohja	0855-1550	2+2	-	-	-	-	minimi-	minimi	Vain koulupäivinä, kesällä ei liikennettä
Kirkniemi	Lohja	0715-2115	14+9	1445-2115	2+2	1445-2115	2+2	perus	keskitaso	
Karkkila										
Haavisto	Karkkila	1350-1425	5+5	1600 / 0710	2+1	2025 / 1610	1+1	minimi	perus	Liikennöintiajat palvelevat lähinnä Karkkila->Haavisto suuntaa
Nummi-Pusula										
Koijärvi	Pusula	0735-1500	3+4	-1405	0+1	-	-	minimi	minimi	Pääosin vain koulupäivinä, kesällä vain 1+2 vuoroa
Ikkala	Pusula	0735-1500	2+2	-	-	-	-	minimi	minimi	Pääosin vain koulupäivinä, kesällä vain 1+0 vuoroa
Marttila	Pusula	0640-1620	9+4	1335-	3+1	1335-	1+0	perus	perus	8+4 vuoroa vain koulupäivinä tai kouluvuoden aikana
Hyönölä	Pusula	0640-1705	10+5	-	-	-	-	perus	perus	Pääosin vain koulupäivinä, kesällä vain 1+1 vuoroa

Taso:	kartalla	minimi					
Kilpailutaso	0		0600-2400	42+42	0700-2400	34+34	1000-2300 28+28
Houkutteleva taso	1		0700-2100	19+19	0900-2100	12+12	1000-2100 11+11
Keskitaso	2		0700-2000	14+14	0900-1700	5+5	1200-1700 3+3
Peruspalvelutaso	3		0700-1700	3+3	--	0+0	-- 0+0
Minimitaso	4		0800-1600	1+1	--	0+0	-- 0+0
Lakisääteinen taso	5		koulupäivä	1+1	--	0+0	-- 0+0

Liikennöinti-aika määritelty:
Suuremman keskuksen suunta
Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskukseseen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika

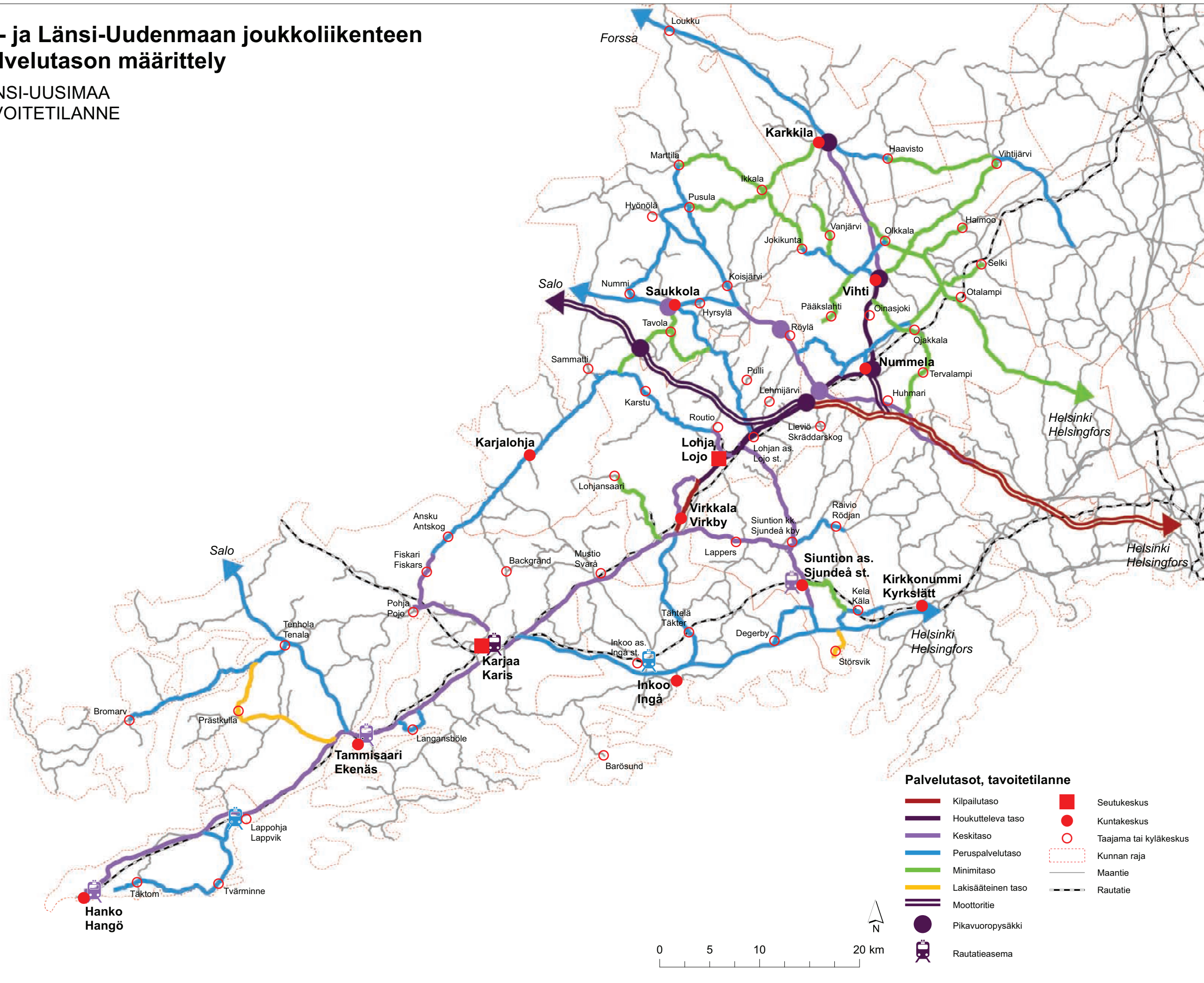
Itä- ja Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutason määrittely

LÄNSI-UUSIMAA
NYKYTILANNE



Itä- ja Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutason määrittely

LÄNSI-UUSIMAA
TAVOITETILANNE



Uudenmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
PL 36, 00521 Helsinki
puh. 020 63 60070
www.ely-keskus.fi/uusimaa

ISBN 978-952-257-442-8 (PDF)

ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)